

# إنترناشيونال

إنترناشيونال



International

مجلة إقتصادية دورية دولية شاملة  
تصدر من لندن شهريا  
وتوزع في جميع أنحاء العالم

مجلة مختلفة الفأى مختلف

□ إستراتيجية التنافس ودورها في خلق الميزة التنافسية للمواني

□ الإجتماع الدورى التاسع والعشرون

مجلس إدارة اتحاد المواني البحرية العربية

□ تشوهات التعريف الجمركية وكيفية التغلب على أثرها الضار

□ هيئة ميناء الإسكندرية تنرى احتفالاً بيوم البحرية العالمى



□ أول زيارة يقوم بها وزير النقل المصردى ميناء القرد

□ شركة المهندس يونت للدراسات في مؤتمر ناجح بشرم الشيخ

□ رومانسية الحكومة والرأسمالية المتوحشة



# Royal Maritime

# رويال للخدمات البحرية

الخدمات البحرية الدولية واللوجستيات

LEADING IN FORWARDING AND LOGISTICS



عزيزى المستورع ... عزيزى المصدر

إذا كنت تفكر فى أفضل الطرق التى تنجز بها أعمالك مع العالم الخارجى

... من فضلك توقف فوراً عن التفكير

... ففبرال الشحن الدولى يتحدثون

## رويال للخدمات البحرية

ولدت علاقة وبدأت من حيث انتهى الآخرون

### (التميز له حدود و تميزنا بلا حدود)

- فريق عمل متخصص ومدرب فى جميع أنشطة الشحن الدولى وفق أحدث المعايير العالمية
- أكبر شبكة نهايات طرفية متصلة بالدوائر الجمركية على مستوى الجمهورية
- أكبر شبكة وكلاء تقطى جميع أنحاء العالم
- خدمات الشحن الدولى من وإلى أى مكان فى العالم بحراً وجواً
- المشروعات - الأمانة الشخصية - المعارض - التخزين والتوزيع
- خدمات النقل البرى من وإلى جميع أنحاء الجمهورية
- التخفيض الجمركى من وإلى جميع الموانئ المصرية (بحرى وجوى)
- تغطية الشحنات تأمينياً من الباب إلى الباب
- الفحص المسبق عن السلع الصناعية

معنا ... وداعاً للتأخير ... وداعاً للقلق

مكتب القاهرة ٢٩٠ ش فريد - هليوبوليس - القاهرة - مصر  
ت: ٤١٩٩٤٤ - ٤١٨٤٢٣ - ٤١٨٤٢٨ - ٢٠٢ - ٤١٨٤٢٨ فاكس: ٢٠٢ - ٤١٨٨٧٧  
مكتب الإسكندرية: عمارة ٤٧ ش ١٠ عمارات شباط مصطفى كامل - الاسكندرية  
ت: ٥٢٣٠٤٠ - ٥٢٣٠٤٩ - ٢٠٣ - ٥٢٣٠٤٠ فاكس: ٢٠٣ - ٥٢٣٠٤٠  
مكتب ميناء السفن: العين السخنة - السويس  
ت: ٧١٠٠٨٠ - ٧١٠٠٨١ - ٢٠٦٢ فاكس: ٧١٠٠٨١ - ٢٠٦٢  
مكتب بورسعيد ٢١ ش الجبوتى - بورسعيد - مصر  
ت: ٣٥٢٩٤١ - ٣٥٢٩٤٢ - ٢٠٦٢ فاكس: ٣٥٢٩٤٢ - ٢٠٦٢  
مكتب مطار القاهرة: مطار القاهرة الدولى - مركز التصدير الدولى - مكتب رقم ٢٠٤  
ت: ٢٦٧١٦٨ - ٢٦٧١٦٩ - ٢٠٢ - ٢٦٧١٦٩ فاكس: ٢٠٢ - ٢٦٧١٦٩



### تحقق الحلم الذي طال إنتظاره



إن القرارات الجمركية الجديدة التي شهدتها السوق المصرية تعتبر من أهم القرارات ذات التأثير العميق في الصناعة، والتي تؤدي في النهاية إلى الصالح العام وصالح المستهلك، وتشجيع القاطنين على الصناعة بالارتقاء بها، وتنشيط النول في المنشآت الصناعية، فقد خلصت هذه القرارات تغييرات هيكلياً في التعريفات الجمركية بعد إزالة التسهيلات، وكونها التفرقة بين إستيراد السلع لإنتاج واستيرادها للتجارة التي كانت تتسبب في تعقيدات وإرباكاً للمستثمرين، هذا بجانب تطوير طبيعة العمل والتحول إلى الإلكترونيات، كما أن هذه التعفيضات ستؤدي إلى تخفيض أسعار المنتجات المصرية وزيادة القدرة التنافسية في الأسواق وسرعة دوران عجلة الإنتاج. لقد بدأت مصر في تطبيق هذه القرارات فوراً بعد تخفيض الفئات الجمركية من ١٧ فئة إلى ٦ فئات فقط، وإلغاء معظم البنود لتصبح ٧٠٠ بدلاً من ١٢ ألف بند. كما أن إلغاء كل الرسوم على الصادرات ستكون ذاتاً لتشجيع الإستثمار في مجال الصناعة.

إن المتعاملين مع الجمارك هم أول المستفيدين من التخفيضات الجمركية التي ستكون سبباً رئيسياً لتخفيض التكلفة الإنتاجية وبالتالي خفض أسعار السلع المصدرة لزيادة الطلب على القدرة على التصدير. لقد صرح الدكتور يوسف بطرس غالي وزير المالية بأن سيتم ربط عدد من البنود التي تشمل مع الجمارك بشبكة الكمبيوتر المركزية لإنهاء التعامل بالنسيئة لخضبات الضمان وجميع الإجراءات المالية الخاصة بالإستيراد والتصدير فوراً، ولن يسمح مع نهاية التطور بصداد الرسوم الجمركية إلا من خلال الكروت الذكية. وأكد الوزير على أن خفض الضرائب والجمارك تعتبر نوعاً من الإستثمار غير المادي لأن التخفيضات الجمركية التي إكتسبها المجتمع وتعتد ٢ مليارات جنيهها ستكون لفائدة في مدة تتراوح من ٩ إلى ١٢ شهراً بسبب التشغيل الأملي وتوزيع رؤوس الأموال مما يعود بالإيجاب في النهاية على الموازنة العامة للدولة.

وقد أكد المهندس رشيد محمد رشيد وزير التجارة الخارجية والصناعة على أن المرحلة الثانية من التعريفات الجمركية المقرر إصدارها هي بوليفي القامان لن تخفف من تخفيضات في جمارك السيارات من أي نوع، والحكومة ملتزمة بتوفير كل الضمانات والتيسيرات للمستثمرين الأجانب. ولما كان لكل جديد إيجابياته وسلبياته فإن إيجابيات القرارات الجمركية الجديدة تنحصر في:

- تشجيع مناهج الإستثمار بعد علاج العوامل المؤثرة عليه من أهمها ارتفاع القيمة الضريبية.
- تحسين الصناعة المصرية خاصة بعد تخفيض التعريفات على المستلزمات وقطع الغيار مما يؤدي بالتالي إلى تخفيض التكلفة وإنخفاض أسعار السلع والخدمات.
- زيادة القدرة التنافسية للصادرات، والحد من المزايدات بين المستثمرين.

أما الآثار السلبية فهي:

- إنخفاض حصة الضرائب الجمركية التي تقدر بثلاثة مليارات جنيه في الوقت التي تشهد فيه الموازنة العامة للدولة عجزاً كبيراً.
- منافسة السلع المستوردة للسلع الوطنية نتيجة لزيادة الطلب عليها مما سيؤدي إلى إنخفاض عمليات التصدير وبالتالي عجز الميزان التجاري.
- وبالرغم من تأكيد خبراء الاقتصاد أهمية الإصلاحات الجمركية التي تمت وإعادة هيكلة التعريفات الجمركية إلا أن من يهمل الأمر كان لهم إقتراحات وآراء منها:
- أكد أوليفر نالته المستشار المالي لوفد المفوضية الأوروبية بقيادة القاهرة على مساعدة الإتحاد الأوروبي لإجراءات الإصلاح الجمركي الجديدة التي من المتوقع أن تؤدي إلى زيادة وتسهيل حركة التجارة بين مصر ودول الإتحاد الأوروبي.
- يرى الدكتور هاتم القزقشاي عضو مجلس إدارة البنك المركزي ومستشار رئيس الوزراء أن التخفيضات الجمركية الأخيرة تأتي في إطار مجموعتين من الإلتزامات بالنسيئة لمصر وهما إلتزامها تجاه إلتزاماتها مع منظمة التجارة العالمية والمشاركة المصرية الأوروبية، ويشطب ذلك ضرورة تخفيض التعريفات الجمركية وأجراء إصلاح هيكلي في قطاع الجمارك، وقد يؤدي ذلك إلى زيادة العجز في الموازنة مما يتطلب البحث عن مصادر جديدة لتموض هذا العجز من أهمها زيادة الإستثمار وتحريك وتنشيط عجلة الاقتصاد.

أكد خالد أبو إسمايل رئيس الإتحاد العام للفرل التجارية أن الإصلاحات الجمركية الجديدة ستدفع التجارة والصناعة إلى الأمام، وتنهي حالة الكساد والتقليص مما سيؤدي إلى إزدهار النشاط الاقتصادي، وفتح الإستثمارات وإيجاد بيئة تنافسية في الأسواق المحلية.

أكد جمال النافظر رئيس جمعية رجال الأعمال أن إجراءات الإصلاح الجمركي سوف تسهم في دعم الصناعة المحلية وإصلاح قاعدة صناعات وإستثمارات ضخمة تؤدي إلى ١٠٠ ألف صادرات بنسبة ٧٠٪ خلال السنوات الخمس القادمة. وزيادة حصة الرسوم الجمركية والضرائب بنسبة ٥٪ تقريباً.

أكد الدكتور مصطفى الرفاي وزير الصناعة الأسبق أن القرارات الجمركية الجديدة لها إيجابياتها وسلبياتها ومن الإيجابيات أنها ستعمل على تخفيض الأسعار بالنسبة للسلع سواء المحلية أو المستوردة نتيجة لإنخفاض مستلزمات الإنتاج والمعدات والآلات اللازمة للعمليات الإنتاجية إلى أنها في نفس الوقت وبالنسبة للسلبيات - فإن التعريفات الجمركية الجديدة ظهرت بسرعة وبدون أبحاث، وكان المطلوب من وزارة الصناعة وخبرائها الدراسة وتحديد النقاط الإيجابية والسلبية التي يمكن أن تنعكس على العملية الإنتاجية.

لا بد أن تذكر أن القرارات الجمركية الجديدة تتماشى مع إلتزامات الجات وتعترى بداية سعيها بعدا العمل وإستمراراً لتحقيق الإلتكاس الاقتصادي وزيادة الثقة بين الحكومة والمتعاملين مع الجمارك، كما أنها ستكون سبباً رئيساً لتخفيض التكلفة الإنتاجية وبالتالي خفض أسعار السلع المصدرة للإستهلاك، بجانب القدرة على التصدير، إلا أن الأمر يتطلب المراقبة المستمرة لتخفيض هذه القرارات التي تستهم في خلق المنافسة الدولية مع السلع الأجنبية خاصة بعد إلغاء رسوم الخدمات الجمركية على السلع والمواد الخام، إن هذه القرارات ستكون بمثابة دماً للإقتصاد والصناعة المصرية، ومنعاً لتلهو الجمارك بجانب زيادة الناتج القومي وتوفير فرص عمل للشباب والإرتقاء بمستوى المعيشة وتحسين مناخ الإستثمار.

إن الأمر يتطلب إعطاء فترة كافية يتحكم على نتائج الإجراءات الجديدة، ومدى تعاون الإدارة في الجمارك وتفاعلها مع القرارات الجديدة بعد إستقرار الوضع.

عاصم السيد احمد

مجلة اقتصادية دورية دولية شاملة  
Periodical International Economic  
Magazine

غفران للنشر ذات مسئولية محدودة  
Ghofran Publishing Limited  
Registration No. 0487985  
Camden Road, Camden Town  
London NW1

مستشار التحرير  
عاصم السيد احمد

رئيس التحرير  
إبراهيم عوض

المستشار القانوني  
دكتور علي عوض حسن

مشرف التحرير  
عبد السلام السيد احمد

المكاتب والمراسلون  
جمهورية مصر العربية  
القاهرة

Tel. +2- 0122598455  
اسكندرية +2-03-4275117  
E-Mail : assem355@hotmail.com  
سى جول تليفون : +2-03-5745850

السويس  
ريان / احمد بدوى  
محمود: 0121284320 (+2)

عبد الرحيم مصطفى  
محمود: 0124614924 (+2)

الإسماعيلية  
محمد حسين صالح  
تليفون: (064)-(346081) (+2)

E-mail: Fagrt1@hotmail.com

سوريا  
ريان / ابراهيم سليم دير عطلى  
تليفون وفاكس  
(171999) - (43) - (983) (+)

السعودية - جدة  
تليفون: (966)-(2)-(6369985) (+)

فاكس: (966)-(2)-(6369459) (+)

كندا  
شريف صلاح مختار  
تليفون: +1-4167250912

توزيع على جميع انحاء العالم

الطبعات السنوية لا تظهر بالضرورة عن رأي المجلة  
والأنا تعبر عن آراء كاتبها  
وتصورها إخراج النشر مع الإشارة إلى المصدر

من أجل الشركات الزاوية في تحقيق إستثمار  
وزيادة مساهمة بناتوا للإلتكاس لحجز مساهمة الألمان

# شركة بورسعيد لتداول الحاويات والبضائع

## PORT SAID CONTAINERS & CARGO HANDLING CO.



السيد اللواء بحري / جلال ياسين  
رئيس مجلس الإدارة

### مقدمة :-

قامت الشركة بتحقيق الآتي :-

- \* استكمال أعمال التعقيم أمام رصيف الحاويات لاستقبال سفن الحاويات من الجبل الخامس
- \* حجم تداول لفرة ٥٦٩٠٠٠ حاوية مكافئة
- \* إضافة مساحة تخزينية قوامها ١١٠٠٠٠ م<sup>٢</sup> لتصبح المساحة التخزينية الإجمالية للمحطة ٤٣٥٠٠٠ م<sup>٢</sup>
- \* معدل تداول ٢٥ حاوية / ساعة للونش الواحد.
- \* إضافة ونش عملاق "Super post panamax" في سبتمبر ٢٠٠٣

### حقائق على الطبيعة :-

- مساحة الحاويات ٤٢٥.٠٠٠ م<sup>٢</sup>
- الطاقة السنوية للمحطة ٧٠٠.٠٠٠ حاوية مكافئة
- المخزن مشترك LCL ٦٠٠٠ م<sup>٢</sup>
- بطاقة تخزينية ٢٥٠ حاوية مكافئة
- حاويات التلاجة ٣٦٠ وحدة - مصدر كهربى
- طاقة ورشة صيانة الحاويات ٦٠٠ حاوية مكافئة / شهريا
- النقل بالقطار محطة واحدة

### خطة التطوير لعام ٢٠٠٤/٢٠٠٣

- توريد عدد ٦ ونش مساحة (Reach Stacker).
- توريد عدد ٨ جزار موانئ باليقنورة .
- توريد عدد ٢ ونش مساحة عملاق (R.T.G)(TRANS TAINE)

### الميناء الجاف:

- في ١٤ نوفمبر عام ١٩٩٦ تم إنشاء الميناء الجاف على مساحة ٥٠.٠٠٠ م<sup>٢</sup> بمدينة العاشر من رمضان على بعد ٥٠ كم من القاهرة وتعتبر من أكبر المدن الصناعية بجمهورية مصر العربية .
- الميناء مجهز بأحدث المعدات نظمية المصريين والمستخد من الميناء من جميع أنحاء العالم .
- طاقة المحطة ٦٠٠ حاوية مكافئة بضائع عامة / سيارات .
- مساحة المخزن المشترك ٣٠٠٠ م<sup>٢</sup> .

### نظام الحاسب الآلى :-

- تتبادل المحطة بيانات السفن إلكترونيا باستخدام نظم EDI حيث يتم تبادل رسالة (BAPLIE FILE) مع العديد من الخطوط الملاحية بنجاح ويتم تبادل رسائل MOVINS, CODECO, COARRI Files
- استخدام أجهزة كمبيوتر محمول لاسلكيا RDT للسيطرة على عمليات التشغيل .



### المعدات :-

- ٣ - ونش رصيف عملاق حمولة ٤١ طن .
- ١ - ونش رصيف عملاق (SUPER POST PANAMAX) حمولة ٤٠ طن
- طول ذراع الونش ١١.٥ م لقدرة على تداول ١٦ صف (ROW)
- ونش رصيف عملاق "Super Post Panamax" حمولة ٦٠ طن
- طول ذراع الونش ٥٠ م لقدرة على تداول ١٨ صف (ROW)
- ٢ - ونش رصيف متحرك (Mobile Crane) ١٠٠.٨٠ طن .
- ٦ - ونش مساحة عملاق ترانسيتيز R.T.G.
- ٢٧ - ونش مساحة ونش ستيركر R.S.
- ١٧ - جزار موانئ باليقنورة .



## دوريات البضائع

### نشاط تداول البضائع:

- \* الطاقة التخزينية للبضائع الصلب ٥٥.٠٠٠ طن
- \* معدل التداول ٨٠٠٠ طن يوميا
- \* يتم بالشركة تداول جميع أنواع البضائع العامة والحبوب الصلب بكفاءة عالية وقوى بشرية على مستوى عالمي من الخبرة
- \* تمتلك الشركة مئذنا من عشرين بمعدل تفريغ ٣٢٠ طن / الساعة للممشط الواحد
- \* جرى إنشاء صومعة لتفريغ بضعة تخزينية قوامها ٣٠.٠٠٠ طن لتصبح السعة التخزينية الإجمالية لصوامع غلال الشركة ٨٠.٠٠٠ طن





# الهندسية للحاويات

ش.م.م.

## أنشطة الشركة :

### شحن وتفريغ

مزاولة أعمال الشحن والتفريغ لسفن البضائع العامة والعبارات.

### خدمة تشغيل ساحات :

مزاولة أعمال تداول الحاويات والأنشطة المرتبطة بها من أعمال التحميل والتعبئ والتستيف والنقل والتشفيت بالساحات لكافة أنواع الحاويات الواردة والصادرة.

### خدمة الحاويات :

- خدمة نظافة وصيانة وإصلاح الحاويات العادية
- خدمة صيانة وإصلاح الحاويات المبردة
- خدمة اختيار ما قبل الرحلة للحاويات المبردة (PTI)
- خدمة تشييد الحاويات الفارغة

[www.ship-crew.com](http://www.ship-crew.com)

٨ شارع محمد رجب (اتحاد ملاك البستان) خلف فندق ميركوري - مسايا باشا - الإسكندرية  
تليفون : ٥٨٤٢٣٩٨ (٠٣) تليفون/فاكس : ٥٨٤٢٥٢٨ (٠٣) من ب : ٢٢٠ سيدى جابر - الإسكندرية



# قصة حاوية (٢)

إعداد / أميرة شوقي



استكمالاً لحديثنا في سنافورة الرحلة السابقة تم شحن 40'DC و 20'DC GSTU إلى ميناء جبل علي وهناك كانت الحاويات 5' عن كم حجم تداول الحاويات والمخازن الأكبر عن كيفية تداول هذه الحاويات حيث كنت أعتقد أننا سيتم تداولها في ميناء تقليدي.

وبعدى مع TEXU بماثلة تم تداولكم من قبل في هذه الميناء الجميل هل يمكن أن تحدثني عنهما؟

نظام إلكتروني يمكن من جميع العمليات إنشاء جميع المعدات والأصناف وحجز سلاسل التخزين إلى معرفة حركة الحاويات.

للحاويات المبردة حيث يوجد ٧٤٢ نقطة تبريد في ميناء جبل علي و ١٤٨ نقطة بميناء راشد والإشتغال بمعمل على مدار الساعة وتقدم الميناء خدمات

وهل تعتمد ميناء دبي على بوابع موانئها فقط؟ رغم أن موقع ميناء جبل علي أنه يعتبر الآن من الموانئ

تم الانتهاء من تشييد ميناء راشد عام ١٩٩٢ وبحلول عام ١٩٩٨ كان عدد الأرصفة بالميناء قد ارتفع إلى ٢٥ وبعد ذلك تم تطوير الميناء لإنشاء ميناء جديد على عام ١٩٩٨ والتي تحتوي الآن على ٧١ رصيف وتم إنشاء أكبر منطقة حرة في منطقة الشرق الأوسط داخل الميناء وبذلك تم تصنيف ميناء دبي السلس عشر على العالم حيث تم تداول ٥,١٥ مليون حاوية مكافئة وتستعد لزيادة حجم التداول ليصبح إلى ٥,٧٢٥ مليون وحدة مكافئة وتم في خططها للمستقبل القريب تطوير ثلاثة من أكبر مساحاتها لاستقبال ٢١,٨ مليون حاوية مكافئة وذلك بتكلفة تقدر بـ ٢,٤ بليون درهم.

وما هو تصنيف ميناء دبي على العالم؟ تم حصول ميناء جبل علي على جائزة أحسن ميناء بحري على مستوى الشرق الأوسط للمرة الخامسة على التوالي في المؤتمر السابع عشر Asian Freight & Supply Chain Industry Awards الذي أقيم في سنافورة حيث تم تصنيفه في الثاثل عشر على العالم وتم دخولها في أفضل ٢٠ ميناء بحري.

Year	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030
TEU	1,000,000	1,200,000	1,400,000	1,600,000	1,800,000	2,000,000	2,200,000	2,400,000	2,600,000	2,800,000	3,000,000	3,200,000	3,400,000	3,600,000	3,800,000	4,000,000	4,200,000	4,400,000	4,600,000	4,800,000	5,000,000	5,200,000	5,400,000	5,600,000	5,800,000	6,000,000	6,200,000	6,400,000	6,600,000	6,800,000	7,000,000

ومن خلال تطور الأصناف والسلاسل والمعدات تمكنت هيئة ميناء دبي من توفير سفن حاوية ممتلئة بـ ٢٢١٠ حاوية باستخدام ٢,٧ كران وذلك في زمن قياسي ١١,٤٨ ساعة أي بمعدل ١٨٧,٢ حاوية في الساعة وقد تم استقبال ١٢٢٢٢ سفينة في عام ٢٠٠٢ من ضمنها ٥٢٦٦ سفينة حاويات.

الإصلاح للحاويات المبردة وقطع الغيار إنشاء رسو الميناء من أي تشفير العمليات الشحن وإنشاء وإنتاج سلاسل في هذه الميناء تجهز بمعدات كثيرة ؟ نعم حيث أن المعدات المستخدمة أعطت الميناء المرونة لتلبية متطلبات العملاء حتى في فترات الذروة حيث تم إضافة عدد ٢ سوبر بناماكس كران يتم تشغيله خلال عام ٢٠٠٤ وبحلول عام ٢٠٠٥ يتم إضافة ٤ ميجا كران لتبدأ في العمل وبالطبع يوجد شبكة نقل خاصة لنقل الحاويات والبضائع العامة بين ميناءي جبل علي وميناء راشد وأيضاً إلى أي مكان

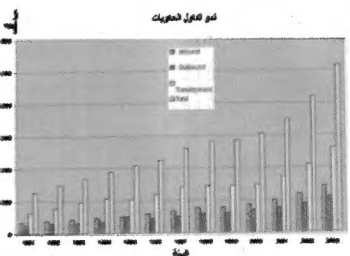
الرائدة للربط بين أوروبا والشرق الأقصى إلا أنها طورت من أداء الميناء وذلك بإخلاق نظام EDI حيث تم إنشاء المنافستو الآلي الذي يربط بين الخطوط الملاصحية والجمارك والوكلاء الملاحيون وشركات النقل متعدد الوسائط وهذا النظام تقدم خدماته مجاناً.

وهل هذه الميناء تتعامل فقط مع الحاويات؟ لا بل يوجد سلاسل خاصة بالحاويات وسلاسل خاصة بالبضائع العامة وأخرى للبضائع الصلبة وتتميز الميناء بالمعاملات الشفافة لسهولة حصول عملاء سلاسل حاوية على إلى ١,٢٥٠ متر مربع وسلاسل ميناء راشد إلى ٢٢٨٦٠ متر مربع وأجزاء من سلاسل الحاويات مجهزة



داخل الإمارات العربية وهذه الشبكة تعمل ٢٦٥ يوم في السنة ٢٤ ساعة. ماذا عن المنطقة الحرة؟ ثبتت القوانين وحسن تطور وكفاءة نظام النقل في دبي ساعد على وجود واحدة من أفضل المناطق الحرة في العالم حيث تضم الآن ٢٨٠ شركة عالمية ١٠٠ دولة مفتوحة وقد تم إنشاء المنطقة الحرة حول الميناء للاستفادة من جميع مميزات الميناء وتتمثل المنطقة الحرة بميناءي دبي (جبل علي وميناء راشد) من خلال

انتظرونا في الميناء القادم



# حركة الموانئ المصرية خلال شهر أغسطس ٢٠٠٤

## بيان الواردات

البيان	الإسكندرية	المنيا	بورسعيد	الغربية	دمياط	السويس	سكندرية	تبرج	السكة	الإجمالي
بضاعة عامة	٤٩٤.٤	١٤٤.٤	١٤٤.٤	١٤٤.٤	١٤٤.٤	١٤٤.٤	١٤٤.٤	١٤٤.٤	١٤٤.٤	١٤٤.٤
حب سايك	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤
أرصة زراعات	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤
ذات طبيعة خاصة	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤
أسلحة وإملاح	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤
حب سايك	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤
إجمالي	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤
تراثيات	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤
الإجمالي العام	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤
وزن الحاوية فارغة	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤
أرصة الحاوية فارغة	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤
وزن الحاوية فارغة	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤
أرصة الحاوية فارغة	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤
الإجمالي العام	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤

## \* كميات البضائع تشمل البضائع المودعة وغير مودعة

## \* الكميات لا تشمل على وزن الحاوية الفارغة

البيان	الإسكندرية	المنيا	بورسعيد	الغربية	دمياط	السويس	سكندرية	تبرج	السكة	الإجمالي
بضاعة عامة	٤٩٤.٤	١٤٤.٤	١٤٤.٤	١٤٤.٤	١٤٤.٤	١٤٤.٤	١٤٤.٤	١٤٤.٤	١٤٤.٤	١٤٤.٤
حب سايك	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤
أرصة زراعات	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤
ذات طبيعة خاصة	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤
أسلحة وإملاح	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤
حب سايك	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤
إجمالي	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤
تراثيات	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤
الإجمالي العام	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤
وزن الحاوية فارغة	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤
أرصة الحاوية فارغة	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤
وزن الحاوية فارغة	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤
أرصة الحاوية فارغة	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤
الإجمالي العام	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤

## \* كميات البضائع تشمل البضائع المودعة وغير مودعة

## \* الكميات لا تشمل على وزن الحاوية الفارغة

البيان	الإسكندرية	المنيا	بورسعيد	الغربية	دمياط	السويس	سكندرية	تبرج	السكة	الإجمالي
بضاعة عامة	٤٩٤.٤	١٤٤.٤	١٤٤.٤	١٤٤.٤	١٤٤.٤	١٤٤.٤	١٤٤.٤	١٤٤.٤	١٤٤.٤	١٤٤.٤
حب سايك	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤
أرصة زراعات	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤
ذات طبيعة خاصة	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤
أسلحة وإملاح	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤
حب سايك	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤
إجمالي	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤
تراثيات	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤
الإجمالي العام	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤	٤٤٤.٤

## بيان حركة الركاب (قادمون - مغادرون) المتروكة على الموانئ

البيان	الإسكندرية	بورسعيد	السويس	سكندرية	تبرج	الفرقة	شركة البترول	الإجمالي
قادمون	٢٠٠٠	٢٠٠٠	٢٠٠٠	٢٠٠٠	٢٠٠٠	٢٠٠٠	٢٠٠٠	٢٠٠٠
مغادرون	٢٠٠٠	٢٠٠٠	٢٠٠٠	٢٠٠٠	٢٠٠٠	٢٠٠٠	٢٠٠٠	٢٠٠٠
الإجمالي	٢٠٠٠	٢٠٠٠	٢٠٠٠	٢٠٠٠	٢٠٠٠	٢٠٠٠	٢٠٠٠	٢٠٠٠

## أجندة إنترناشيونال

• تجرى الانتخابات الأمريكية يوم ٢ نوفمبر الجاري وذلك بعد المناظرة الثالثة والأخيرة التي أجريت بين الرئيس بوش ومخالفه الديمقراطي جون كيري في جامعة أريزونا، وفكرت المناظرة على القضايا الداخلية والخارجية والحرب في العراق.

• تقام بطولة العالم للشطرنج للناشئين في الفترة من ٢ إلى ١٤ نوفمبر الجاري.

• يحتفل المسلمون في جميع دول العالم بعيد الفطر المبارك في ١٤ و ١٥ و ١٦ نوفمبر أعياد الفطر على الأمة الإسلامية باليمن والبركات.

• يهبط الإصناع الأول للاتحاد العربي لرأس المال المناظرة في منتصف نوفمبر الجاري بعد انتهاء من الإحصاءات الاقتصادية ودعوة شركات رأس المال المخاطر العربية والمستهدين ورجال الأعمال.

• أقر اتحاد الفوجية المصرية إقامة البطولة الأولى في شادي كيني بمدينة برج العرب في الإسكندرية في الفترة من ١٨ إلى ٢١ نوفمبر الجاري، وتقام البطولة الأخرى بسلامة الفوجية بقدق السلام بمدينة شرم الشيخ في الفترة من ٢٥ إلى ٢٨ من نفس الشهر.

• تستضيف القاهرة الأهل المصري البطولة الأفريقية لكرة السلة خلال الفترة من ٢٠ إلى ٢١ نوفمبر الجاري.

• تقدر هيئة مؤسسه الليبي ميسع على مستوى وزراء البحري وذلك ليحت سبل تعزيز استقرار في العراق، ودعم الانتخابات المزمع إجرائها في يناير القادم وتشارك في المؤتمر دول جيران العراق ومجموعة الشمال للكون الصناعية الكبرى ومبعوثون من الأمم المتحدة وجامعة الدول العربية ومنظمة المؤتمر الإسلامي واتحاد الأوروبي.

• أهد مجلس اتحاد الموانئ العربية عدة مشروعات سيتم عرضها على وزراء النقل البحري في اجتماعات القاد الذي سيعقد بالقاهرة يوم ٢٠ نوفمبر الجاري.

• تجرى انتخابات رئاسية جمهورية في رواندا يوم ٢٨ نوفمبر الجاري، وقد رشح جيمس بيكالي ملك لندى سيشوا بورغاسد لكره القدم نفسه لهذه الانتخابات بعد تشكيله حزباً سياسياً جديداً.

• يهتجم وزراء النقل العرب بالقاهرة أواخر نوفمبر الجاري حيث سيتم عرض قرارات وتوصيات اتحاد الموانئ العربية لتتبع التعاون بين الدول العربية في مجالات النقل البحري والبحري.

• يعقد بدار السلام عاصمة تنزانيا في نوفمبر الجاري المؤتمر الدولي لتتبع الأمن والسلام والتجارة والديمقراطية في منطقة البحيرات العظمى تحت رعاية الأمم المتحدة والاتحاد الأفريقي.

• يعترض مجلس الأمن الدولي عقد اجتماع رسمي له خارج مقره بنيويورك في نوفمبر الجاري بنيتروبي، وذلك في محاولة لإقناع الحكومة السودانية والجماعات المتمردة في الجنوب ببلورة اتفاق السلام الذي يهتجم.

• ويقتض الدكتور شفيق رئيس مجلس الوزراء المعروض السنوي الثاني لتتبع الأمن واستثمار العربي الذي سيعقد خلال شهر نوفمبر الجاري تحت رعاية المميدة سوزان مبارك، ويشارك فيه ممثلين عن ٢٥ دولة عربية وأجنبية.

## بيان بعدد الحاويات المتداولة

البيان	بورسعيد	السويس	سكندرية	تبرج	الفرقة	شركة البترول	الإجمالي
قادمون	٢٠٠٠	٢٠٠٠	٢٠٠٠	٢٠٠٠	٢٠٠٠	٢٠٠٠	٢٠٠٠
مغادرون	٢٠٠٠	٢٠٠٠	٢٠٠٠	٢٠٠٠	٢٠٠٠	٢٠٠٠	٢٠٠٠
الإجمالي	٢٠٠٠	٢٠٠٠	٢٠٠٠	٢٠٠٠	٢٠٠٠	٢٠٠٠	٢٠٠٠



وزارة النقل  
قطاع النقل البحري  
بنك معلومات النقل البحري المصري  
٤ شارع البطالة - الإسكندرية  
ت: ٤٨٩٤٤١ - ٤٨٩٤٣٣ - ٤٨٩٤٧٤  
فاكس: ٤٨٩٤٧٤



## يجب علينا أن نبحث عن بدائل

### للقواعد الدولية لإدارة السلامة البحرية ISM

الجزء السابع

هل ذهبنا أبعد مما يجب في تحديد مستويات التطبيق الأمني؟

٥ - هل تعريف سلامة مستويات التدريب والشهادات وأعمال الصيانة للمعلمين في البحر الصارمة بالحدود للضباط المطلع بمستويات الصيانة سواء كان ساحلا أو مهندسا تخفف عن مستويات التعامل على السفينة بواسطة تشجيع المشغل على وضع إثنين من سفار الضباط على أول رحلة بدلاً من الضباط الثلاثة أو الضباط الثاني المتعاقب؟ وهل هذا يؤثر على التطبيق الأمني؟

٦ - هل مستويات التفتيش المفروضة بواسطة القواعد الدولية لإدارة السلامة البحرية باعتبارها عمل روتيني يجب الحفاظ عليه مع مرور الوقت؟ هل يمكن تطبيق الضوابط التي تفرضها القواعد الدولية لإدارة السلامة؟

٧ - هل يمكن تعديل عمل المفروض على العلم بواسطة زيادة عدد السفن على السفينة؟ وهل يمكن تحقيق نفس الشرط بتعيين تعيين سكرتير / مساند إداري؟

٨ - هل يجب على إدارة دولة العلم أساس مستويات العلم على أساس رحلات السفينة الدولية، وعند ذلك يجب وضع القوائم الموزونة الإضافية على السفينة طالما أن السفينة تقوم بزيارة أكثر من (٦) موانئ في الشهر؟

٩ - هل على الإدارة أن تجبر في حالة السفن التي تشكك في زيارتها للموانئ (سنة موانئ) أكثر في الشهر) مثل السفينة التي تعين طاقم مؤقت للإشراف على أعمال سفينة السفينة؟

١٠ - هل يجب على مشغل السفينة توقيع عقوبات على البرهان الذي يقدم بالبلد مخاطر سفينته خصوصاً بعد زيارة سفينة بها وبها حصى الصلب الرثوي مما قد يتسبب في إصابة ضابطه بها أثناء مهمته؟

١١ - هل على العمل تأخير على معدلات الإحفاظ بجميعية الطاقم؟ وهل على العمل يمثل رادع لهم عن الاستمرار في مهنة البحر؟

مصدر خطر حقيقي ماذا يعني ذلك من منظور التطبيق؟ هل هذا تحسين أم مجرد عمل إضافي كثير؟ أعتقد أنه الأخير.

#### شدة التحذير

يعتبر الإرهاق أمر هام لدى المنظمة البحرية الدولية، نظراً لوقوع كوارث ردت إلى إرهاق الطاقم، فعلى سبيل المثال، إلحاق كبير ضباط سفينة بعد أن إفتشت الضرورة عدم نومه لمدة (٢٤) ساعة، ثم قام بالإشراف على أعمال تحميل السفينة، وفي النهاية تعلم أعمال الصيانة بحسب خطة تشغيلها تلتزم ما أدى إلى أضرار السفينة على العمل المبرمج. يوجد العديد والكثير في هذا المسار الذي يوضح لي أنه يجب حذف كلمة "أمن" من شهادة الضباط الأمين، ومفاح البيان هو ما إذا كانت هذه الشهادة تعكس بركة الأحوال التي على ظهر السفينة، إحدى التقديرات الخاصة بالآثار في طبيعة النقل البحري، أحوال، حيث يتفشل بعض الرحلات القصيرة قلق شديد من زوار السفينة والذي غالباً ما يحدث يومياً، وقد تكون هناك رحلات طويلة أخرى لا تزيد الزيارة خلالها عن ثلاثة موانئ على نية تهريب، لكن الإدارات لا تطلب تغيير لشهادة التطبيق الأمني، فحسب، بل يبيحها الآن الإبداء ورقة من أجل المنظمة البحرية الدولية، وبالتزامن إلى بعض الإدارات (الأمر) تقدر فيها أن معظم هياكل التطبيق الأمني الحالية لا تصلح مع العمل المفروض من قبل المنظمة البحرية الدولية (ولياتي بعض السفن) وأنه يجب على المنظمة أن تجد معالجة لمرتب بين عمل والعمل على الطاقم.

بعض الأمور التي يجب أن نلاحظها

١ - ما هي الأمور الوثيقة الصلة بطاولة الرحلة؟

٢ - هل نوع البعالة له علاقة؟

٣ - هل لدى جميع السفن نفس الطاقم مع تزايد أعباء العمل؟

٤ - هل سوف تشكل مخلفات الأمان الجديدة وطأة أو أنه يمكن مزجها مع عبء العمل بسهولة؟

إن النظم الوطنية والمنظمة البحرية الدولية قد فرضوا أعباء متزايدة على الطاقم التي قد تكون وصلت أو شارت على الوصول إلى نقطة الإنجاز. هل وضعت القيود والرقابة أكثر من المطلوب والمطالب على الطاقم الذين في استكمالهم للنماذج المطلوبة والاستجابات حماية للسفن وسلامتها والبيئة على وجه التحديد؟

وسجل ذلك، وقد كان هذا هو الجزء الأخير الذي وضع أعباء إضافية على الطاقم فلا تكفي إتباع الإجراءات الصارمة حيث أصبح تحميل كل شيء أيضاً مطلباً أساسياً. ويتزايد التحميل بصورة كبيرة إذا وجدت إجراءات تتطلب العمل.

٢ - كما وضعت متطلبات الأمان البحري الجديدة مطالب إضافية على الطاقم فلا يكفي أن يعين على كل سفينة ضابط أمن، بل إن هؤلاء الضباط مطالبون بإجراء التأكيد على أن جميع الطاقم قد تم تدريبهم على متطلبات الأمان، علاوة على أن متطلبات التدريب يجب أن تستكمل الجديده لتتوافق مع متطلبات التشغيل، وسجلات الأعمال اليومية في مدار الساعة لإتباع أن جميع المتطلبات قد تم الوفاء بها، وبالرفق من أن هذه الأمور مرتبطة بصورة واضحة، فلا زال يوجد آخرون تتلخص صفاتي تأثيراتهم في وضع أعباء إضافية على العاملين في البحر. تزايدت النظم الآلية في جميع المظاهر لا يتروغ دأشاً إلى عمل أقل فالتقدم الآلي غالباً ما تضيء أصلاً أكثر وصيانة أكثر بواسطة الطاقم.

كما تتطلب المعدات الجديدة الإحفاظ بصيغته أكثر، ومن العوامل المتزايدة في حياة العاملين في البحر الشرقية المسئلة وأعمال القرصنة. مما يقتضي مضاعفة الأعباء في الصيانة كإجراء وقائي.

معنا نقبس من تحميل لجنة السلامة البحرية الجديدة هذه الجزئية من التكنولوجيا الجديدة "إنه ليس من غير الشائع تركيز ما يربو عن عدد (٢٠٠) إنداز داخل غرفة قيادة السفينة، وأن يربو إلى فرد واحد في الصيانة هذه المستويات من المعلومات بطريقة صحيحة، لذا يصعب من الضروري التدريب على إدارة المعلومات حيث أن العبء الزائد للمعلومات يعتبر

ولا نستطيع قياس ما إذا كانت تكاليف الألقم تحتل الأسبقية قبل السلامة، هل يجب أن يكون لدينا أعداد أكبر من الألقم على السفن؟ هل الريان محمل بكثير مما يطبق من البيروقراطية؟ هل يجب علينا أن نتوقع أن كبير الضباط الإشراف على متوال الضباط ومساندة واحد من العديد من السفن الراغبين في استكمال قوائم إختيار ضففة مخصصة لإرضاء المتطلبات الإدارية للمنظمة البحرية الدولية أكثر منها دعمه لتأمين السلامة على السفينة؟

#### أعباء العمل الزائدة اليوم

حتى عند التسميات كانت العبء بسيطاً نسبياً وكانت المتأخرة لمدة أربع ساعات في مقابل ثمان ساعات راحة كنظام ثابت لمدة إثني عشر شهراً متواصلة يعقبها إجازة لمدة ستة أسابيع خارج السفينة، وكانت بعض المهام الواجب إنجازها خلال فترات الراحة التي بين التسميتين، مثل أعمال صيانة أجهزة إضفاء الأرواح وأعمال مكافحة الحريق وبعض المهام الخاصة بتفتيش الصيانة، التي كان يجب القيام بها ولكن الأساس في التفتيش الفعلي هو في فحص الأوقات الفاضلة، وبالنسبة للمهندسين فلا كانت أعباء أعمالهم ترجع بنسبة كبيرة إلى عمر السفينة ونوع الماكينات.

#### الاحتلال اليوم جيد

١ - فاحسن فكرة الإشراف على دولة الميناء وكذا حشد كبير من الفاحسين الآخرين يطبقون الآن الكثير والكثير من وقت الضباط بينما يجري داخل الميناء وغالباً في هذه الموانئ تفتيش مبالغ من متوال الضباط حيث يتسبب التطور على مثل هذه الإشراف نهجاً خارجاً عن نطاق العمليات الأتية للسفينة، وتحدد فلسفة القواعد الدولية إدارة السلامة "قل ما تفعل، وافعل ما تقول،





بلقم الدكتور ايمن النحراوى

## استراتيجية التنافس ودورها في خلق الميزة التنافسية للموانئ

تعرف الاستراتيجية التنافسية بأنها هذه الاستراتيجية التي تهدف إلى تنمية وتطوير مجموعة من العناصر والأنشطة فيما بينها بهدف دحر المنافسات الخاصة ومن هذا المنطلق تعرف الميزة التنافسية بأنها قدرة المنشأة على إنتاج وإختيار وتنفيذ إستراتيجية تنافسية تهدف إلى تحقيق والظافة على ميزة تنافسية أفضل تجاه غيرها من المنشآت. وبالتالي يمكن أن نلظر أن رسم وصياغة إستراتيجية تنافسية تهدف إلى خلق ميزة تنافسية متوافقة لمصلحة الموانئ היא يتضمن وجود مجموعة متكاملة من المراتب والأعمال تؤدي إلى تحقيق التميز المتواصل والمستمر على المنافسين وعليه يمكن الإشارة إلى ثلاث مكونات أساسية:

### مجال التنافس

ويتضمن هذا النطاق الجغرافية لمحة الحاويات تحديد المجال أو النطاق الجغرافي لممارستها أو خدماتها والتي يعتبر عاملاً هاماً في تحديد إستراتيجيتها التنافسية. فبغض النطاق الجغرافي لخدمات محطة الحاويات يمكن أن يكون نطاقاً وطنياً أو في مجال الحدود الجغرافية لدولة التي توجد بها المحطة وعلى سبيل المثال محطة حاويات الإسكندرية تعد نموذجاً لما يمثله هذا النطاق إذ أن نسبة ٧٨٪ من إمداد الحاويات المتداولة من خلالها إنما تنحصر حاويات تحصل وبغض وتفاصيل التجارة الخارجية المصرية من صادرات أو واردات. في حين أن محطة حاويات دمياط والتي تتداول ما نسبته ٢٠٪ من إمداد الحاويات المتداولة من خلالها إنما تنحصر حاويات تحصل وبغض وتفاصيل التجارة الخارجية المصرية من صادرات أو واردات.

العالم مستندة بذلك إلى موقعها الجغرافي في منطقة تعد أحد أهم النطاقات الاقتصادية في العالم وهي منطقة شرق وجنوب شرق آسيا بما فيها من دول تعد من مصاف الدول الكبرى اقتصادياً على مستوى العالم مثل الصين واليابان وكوريا وأندونيسيا وماليزيا وتايوان وغيرها.



### أسلوب التنافس

ويتضمن إستراتيجية تقديم خدمات محطة الحاويات، وهل تقتصر على عملية تداول الحاويات / إلى السفينة والتي تعتبر الوظيفة الرئيسية للموانئ بمنطقة لمحة الحاويات أم تتجاوز ذلك إلى تقديم مجموعة متكاملة من خدمات المجموع والتخزين والتخليص والنقل الداخلي والإقليمي إضافة إلى تقديم مفهوم متكامل لمجموعة الخدمات اللوجستية التي يمكن أن تتم بها محطة الحاويات لخدمة عملائها، ويشترك إلى ما سبق مجموعة العوامل المرتبطة بإداء الخدمة والتي يأتي في مقدمتها تسخير هذه الخدمات ومستوى الجودة المقدمة به ومدى إستثماراتها لطبيات العميل، ويمكن الإشارة في هذا الشأن إلى ما يمكن أن تكون عليه إستراتيجية تقديم خدمات محطة حاويات تطبيع العالمية إحدى الشركات العالمية العاملة للنقل بسفن الحاويات والتي تأتي في مقدمتها تحقيق معدل مرتفع لدوران السفينة بالمحطة بالإضافة إلى معدلات تأخير حاويات مرتفعة مقارنة بغيرها من محطات الحاويات المتنافسة مع إتاحة الفرصة لتقديم مجموعة من الخدمات المتمثلة مثل التجهيلات التخزينية والتعلق الداخلي، أو مجموعة الخدمات المرتبطة بنشاط إعادة الشحن مثل التخزين

ذلك الإحتراف والمتمثلة في تكاليف الطاقم والوقود والمستلزمات السفينة الأخرى. ٢- زيادة زمن الرحلة بالنسبة للسفينة وإنكاس ذلك على تردداتها وزمن التقل وجداول الإبحارات الخاص بها.

٣- إمكانية تحقيق وفورات في زمن الرحلة بتخصيص جدول وإبحارات السفينة وتداولها مع محطات الحاويات في هذه المنطقة وهيئة قنطرة السويس لكي تصبح فترة انتظارها لتجريح ضمن فترة الأعمال أقل ما يمكن.

لكن دور الموقع الفردي كحد أسس التنافس بالنسبة لمحطة الحاويات يقع تمييز التنافس إلى إثنين أهم العناصر الدافعة له وهي التجهيزات والمعدات الحديثة لتداول الحاويات والتي يأتي في مقدمتها أعمال البعائر وأمام الأرضية والطوايق وطرقات وأمداد وسويكات الأنشاس الجسرية المستخدمة والمعدات المساعدة لتداول الحاويات بالسفينة والمرسى والمعدات فضلاً عن تجهيزات الاتصال والتنسيق فيما بين كافة الأطراف داخل وخارج محطة الحاويات وتوى العلاقة بمحطاتها وخدماتها، فتوجه كبريات الشركات الملاحية في العالم للنقل بسفن الحاويات ضرورة شراء أو إصدار طلبات بناء لسفن حاويات ذات سعة وصلت بالفعل إلى ١٢٠٠٠ - ١٦٠٠٠ حاوية مكافئة مثل Mærsk P&O، فإن هذا يتطلب تكافؤ محطات الحاويات مع مستوى البنية وخاصة وهي التي تدخل في صميم التنافس على إجتذاب الشركات والمخطوط والتجارة العالمية لتتدرج سفنها عليها وتتداول الحاويات من خلالها وهي في هذا الإطار إنما تسعى لعدم قدرتها التنافسية للقيام بإجراء غيرهما من محطات الحاويات المتخصصة بتوفير الخدمات من التجهيزات والمعدات والتي تنفق على إستثماراتها مع ما يتطلع إليه عملاء المنطقة من إنتاجية عالية تنعكس في زيادة سرعة دورة السفينة بالمحطة.

\*\*\*

وإعادة الشحن على السفن الرافدية العتدية على محطة الحاويات من / إلى الوجهة النهائية للمحاوية والتي قد تكون ميناء رئيسياً أو رافدياً مع العمل على أن يتم تقديم هذه الخدمة بسعر تنافسي يضمن المساعدة في تحقيق أهداف محطة الحاويات.

### أساس التنافس

يعتبر أساس التنافس من الأصول والطاقات والقدرات المتوافرة لدى محطة الحاويات والتي تعد أحد العوامل الرئيسية في تحقيق الميزة التنافسية المتوافقة، فعلى المحطة التمثال في منطقة بورسعيد وميناء بورسعيد على المدخل الشمالي لقناة السويس فإنها تمثل ميناء حتمي ونقطة عبور لا راية لسفن العالم للقاء عبور لا الإبحار بسفن العالم في كلا الاتجاهين وسيل ذلك الموقع الفردي أهمية خاصة لحركة تجارة إعادة الشحن الحاويات بين محطات الحاويات في هذه المنطقة إذ أن هذا الموقع لا يخلو من إحتراق لمسار السفن من الممرات الرئيسية للمخطوط الملاحية من جبل طارق وحتى قناة السويس وهذا الإحتراف = سفر بالنسبة للموانئ ومحطات الحاويات بها في هذه المنطقة، إن أقل الإحتراف من المسار بالنسبة للموانئ المتنافسة بالنسبة هو ميناء مرسى كوك إذ يمثل حوالي ١٠ ساعات، وبالنسبة لميناء جويلا تارور يمثل الإحتراف ١٢ ميل بحري تستغرق ١٢ ساعة وتزداد بمسافة الإحتراف بالنسبة لميناء بيريول ويمسول حيث تبلغ ١٧٨ ميل بحري على الترتيب ويبلغ هذا الإحتراف لكلاهما ٢٠ ساعة تقريباً وهذا الأساس الجغرافي لموقع محطة الحاويات يعد أحد العوامل الرئيسية في تحقيق الميزة التنافسية المتوافقة مع عدم ما يلي:

١- أن تكلفه إيجار سفينة الحاويات سنة ٣٠٠ حاوية مكافئة تبلغ ١٠٠ مليون دولار /

٢- التكاليف الإضافية التي تتكبدها السفينة والمقرتية على

# أسطول وطنى قوى حلم طالما بات يحلم به الكثيرون من أبناء هذا الوطن

ولكنه !!!

من الذى يسعى لتحقيق هذا الحلم ؟ وكيف يتحقق ؟ ومتى سوف يبدأ البناء ؟

**القضية ليست في إظهار المشكلة ، ولكن كيف تعامل معها في ظل تحديات واقعا الحالي ؟ ففي الوقت الذى يلعب فيه الأسطول دورا بارزا في تحقيق إقتصاد بعض الدول يتضاءل حجم أسطولنا الوطنى بشكل ملحوظ خاصة في الآونة الأخيرة حيث تراجع دور الدولة عن التمويل لبناء أسطول وطنى ليكون هذا الأسطول بمثابة القاعدة التى يركز عليها الإقتصاد المصرى ويكون نواة لمستقبل مزدهر في ظل الإنفتاح الذى يشهده العالم .**

٢- إلغاء رسوم الشهور والتوثيق على عقود بيع وشراء السفن .  
وأكد على ضرورة إلغاء عقود بيع وشراء السفن المصرية من رسوم الشهر والتوثيق حيث أن الرسوم الحالية تمثل ٢٠% من قيمة السفينة .  
وحيث أنه لا توجد مثل هذه الشروط إلا في مصر فلابد من تطبيق المادة ١٢٧ من قانون الاستثمار رقم ٨ لسنة ١٩٩٧ على السفن .

٤- الموافقة على رهن السفينة الراكعة للعلم المصرى لأجنبي .  
أضاف أنه في الوقت الذى يتعدى فيه تواجد التمويل اللازم لشراء السفينة الأجنبية الحديثة قد بلغا التمويل الأجنبية البنوك أو شركات التمويل الأجنبية لإيجاد التمويل اللازم له مما يستلزم عمل رهن بحرى على السفينة لضمان الدين لدى الجهة الممولة . ولكنه من غير المسموح عمل رهن على سفينة مصرية لدى ممول أجنبي مما يضطر المستثمر لرفع أعلام لدول أخرى لا تقدم له تسهيلات كبيرة ولا ترفع قيود وعراقيل تمنعه من رفع أعلامها على السفن المملوكة له . وأشار إلى أن عدد السفن الراكعة للعلم المصرى في ظل القانون الحالي ٥٠ سفينة . بينما عدد السفن الراكعة لأعلام أجنبية ومملوكة لمستثمرين مصريين ٦٧ سفينة .!!

٢- إطلاق أسعار السفن إلى ٢٠ عاماً بدلاً من ٢٠ عاماً ما عدا سفن الزبائن .  
وقال أنه في ظل ارتفاع أسعار السفن مصرية العمر وعدم وجود التمويل اللازم لبناء سفن جديدة أصبح من غير المنطقي وجود شرط لتجديد عمر السفينة بالأزمنة .

تزيد من ٢٠ عاماً ما عدا السفن وأن من المؤكد أنه لا يمكن إدارة أو تملك سفينة تزيد عمرها عن ٢٠ عاماً إلا بتطبيق الشروط والمعايير الدولية الخاصة بصلاحيات وسلطات السفينة حتى يسمح لها بالدخول والتخرج من الموانئ العالمية .  
مشيرا إلى أن هناك عدد كبير من السفن تخلفت تعمل وبمالة وما زالت تعمل وبمالة



الجنس  
فتح عبد العزيز

جيدة .

أن هناك بعض النقاط الهامة التى لابد من توافرها لتكون الشوأة لتشجيع المستثمرين المصريين على شراء وتملك السفن الراكعة للعلم المصرى لجعل العلم المصرى يجوب الموانئ العالمية ولتدعيم بناء أسطولنا القومى ولحل من أهم النقاط التى حددتها

المهندسين فتح الله لزيادة عدد سفن الأسطول المصرى .

١- إلغاء شرط موافقة الوزير على بيع السفن الراكعة للعلم المصرى لأجنبي .

حيث أكد على أن وجود مثل هذا الشرط في مصر حرية الاستثمارات يجعل المستثمر لا يرغب في شراء السفن الراكعة للعلم المصرى حيث لا يستطيع التصرف فيها إلا بإذن الوزير المختص .

من هنا كان اللقاء بالمهندس فتح الله محمد عيد العزيز نائب رئيس مجلس إدارة الشركة الأهلية للملاحة والاستثمار وأحد ملاك السفن المصريين ومقرر مجلس إدارة غرفة ملاحة الإسكندرية الذى أكد على أن الأسطول الوطنى يعد دعامة من دعائم الإقتصاد مما يفتح أبواب التصدير للأسواق العالمية مشيراً لتجارب بعض الدول المجاورة مثل دولة تركيا التى تفتتح الأبواب لبناء السفن وشراء سفن جديدة بل وأوجدت التمويل اللازم وبالفعل أعدت أسطول تجارى يزيد عن ٧٥ سفينة ورولة سورييا التى أطلقت أعلام السفن حتى ٢٠ عام لإقامة الفرصة لبناء أسطول وطنى حتى لو كان بإعارة سفن كبيرة وهذا سوف تستطيع أن تحدث الأسطول .  
وفد أعرب المهندس فتح الله عن أسفه وبهشاشة لتضائل حجم الأسطول الوطنى في الوقت الذى يدعوا فيه الجميع للتصدير مؤكداً

## مزارات ... لها تاريخ



إعداد  
أمل شحاتة

من الجرائد الوربية وبه تتشال لإثبات من الميزات الأسود .  
(٨) معبد سورابيس حيث له معبد من الجرائد وبه تتشال وإسع مصاب بالأعمدة الجرائدية ذات التيجان الأيونية والكونشيه وأقيم بالقرب من السبابة الشرقية للمدينة .  
(٩) المقابر تقع خارج أسوار المدينة ، وتتقسم لمقابر فرعونية ورومانية وبيزنطية ومقابر قبطية ، مثل على مقابر متحف في الصنجر وأيضا مقابر مشيدة فوق سطح الأرض بها فتحات لدفن الموتى .  
(١٠) مسلة أنتيشيوس أقامها هادريان تخليداً للذكرى الصبى أنتيشيوس ووضعت على مقبرته في Porta Major بزموا وتلفت بعد ذلك إلى إيطاليا .  
\*\*\*

للمسحمين القوس الأكبر كان مخفصاً للرجال والأصغر مخططاً للنساء ، وبه حصرات لسهاء السفن ، الدافىء ، والبارد .  
(٥) المسرح عبارة عن درجيات نصف دائرية ذات ممرات وأسيجة للمسعود والنشور ، وحشية المسرح والأوركسترا ومجهرات لتخزين الملابس .  
(٦) قوس النصر يتكون من ثلاث عقود ، الأوسط منها أكثرهم إرتفاعاً ويعد من أجمل معالم المدينة والساحة التى تليه كانت محاطة بأكثر من ٤٠ عمود ، وهى تسمى للحمدين وذلك أن أقواس النصر كانت ذات تخليد لأدركى إنتصارات الإقليم .  
(٧) معبد أنتيشيوس حيث أن أنتيشيوس هو الإله المسمى للحمدين ، وعرف باسم أوربيو أنتيشيوس لإرتباطه بالمرتبة بقرعة في الدقل ، ويحتوى المعبد على تمثال للإله من الرخام .  
(٨) معبد إيزيس نقرأ لإنتشار عبادتها في كل أنحاء مصر ، وجد لها معبداً في تلك المدينة ، شيد

ه تعتبر هذه المدينة هي الوحيدة التى شيدت في مصر في العصر الرومانى .  
**تخطيط المدينة**  
ه خلطت المدينة تخطيطت هيبودامس كما ظهر في مدينة الإسكندرية تقسمت المدينة لمرمعات تتعاقد وتتقاطع على الشارعين الرئيسيين الطولى والعرضى .  
**آثار المدينة**  
(١) البوابات الغربية لا تعمل نفوش وعرفت باسم بوابة النصر تقع بالقرب من المدينة النيلية ومشيدة من طوب الأجر وزمينة بأعمدة من الجرائد المصرى ، وهى المدخل الرئيسى للمدينة ولهاها فناء متسع .  
(٢) السوق الرومانى يقع في منتصف المدينة وهو ساحة مقسمة بها المرمعات الحكومية والإدارية والدينية الخاصة بالمدينة .  
(٣) الحمامات العامة أطلق عليها اسم المدينة الكبير لآتم عرض المبنى ٧٨ م وانقسمت

**مدينة التوتوبويس**  
ه تقع المدينة على الضفة الشرقية لتاسيل وتعرف الآن «بقريه الشيخ عبيدة» بمركز مدينة ملوى محافظة المنيا حيث تعد من أقدم محافظات مصر (أثراً) ، وأقيمت هذه المدينة على أنقاض مدينة فرعونية بها معبد لرئيسى الثانى .  
ه سميت هذه المدينة بالتوتوبويس نسبة إلى الصبى أنتيشيوس غلام الأسباطور هادريان ، حيث كان هذا الصبى محبياً للإمبراطور ، وأثناء زيارته لبرهانه لتأدية لصعيد مصر فى أسبلة النيل غرق هذا الغلام وهو يحاول أن يلا لسيده وأمن من ماء النيل فزادت حبه وقرع في النيل ، مما جعل الإمبراطور يحزن كثيراً على غرقه ونظراً لأن المصريين كانوا يقدسون العرقى فى النيل فقد أله الإمبراطور هادريان الصبى وبني له مدينة في هذا الموقع لتجمل اسمه وتخلد ذكراه .





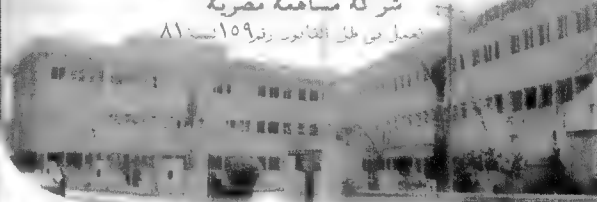
# شركة النيل للنقل البري

شركة مساهمة مصرية

تعمل في ظل القانون رقم ١٥٩ لسنة ٨١



في ظل القانون رقم ١٥٩ لسنة ٨١  
التي تعفيها للتمويل بآمن وأمان  
تأهيل في إطار المخطط  
بالنقل المصنوع



\* هي إحدى الشركات التابعة للشركة القابضة للنقل البحري والبري والتي تم خصصتها عن طريق نقل ملكيتها إلى اتحاد العاملين  
المساهمين بالشركة الذي يمتلك حاليا ٩٥% من الأسهم.  
\* وشركة النيل للنقل البري إحدى الشركات المتميزة والمتخصصة في مجال نقل البضائع داخل وخارج الجمهورية وذلك منذ إنشائها  
عام ١٩٦٢ بالإضافة إلى قيامها بالأنشطة الكاملة لنشاط النقل مثل التخليص والتفريغ والتحميل .. هذا وبجانب ذلك توأكب الشركة  
التطور المبهر في مجال تخزين ونقل الحاويات بالمستودع التابع لها بميناء الدخية والمجهز بمكاتب مسنولي الجمارك وذلك لتقليل  
وقت تخليص البضائع للعبء بالإضافة إلى قربها من جميع الأجزاء الإقليمية مما يؤدي إلى إنهاء كافة الإجراءات للمستوردين  
والمصدرين بالمنطقة الجمركية في يسر وسهولة.  
\* هذا .. والشركة تمتلك حوالى ٣٠٠ سيارة وتريلا من مختلف الماركات والمجهزة للخدمة الشاقة بالإضافة إلى الأوتاش والمعدات  
التي تمتلكها الشركة بمستودع الدخية فضلا عن الورش الداخلية التي تقوم بعمليات إعادة التكوين للوحدات الشاقة وعمليات الصيانة  
الدورية بواسطة العمالة الفنية المصرية ذات الخبرة المتميزة.  
هذا وتحت إدارة لشركة جادة على تغيير المفاهيم والأساليب التقليدية في إدارة العمل وذلك بتطوير هذه الأساليب تتنصلت مع  
أحدث الأنظمة المتبعة في إدارة وفي هذا الإطار قامت الشركة بما يلي

## أولا في مجال التطوير الإداري ..

\* قامت الشركة بالتخلص من العمالة الزائدة من عدد ٦٢٧  
من العاسين بها بنظام المعاش المبكر للوصول إلى العمالة  
المعيارية اللازمة لأداء العمل وتوزيعه للأجور المتصرفة  
لهؤلاء العاملين ومطاعنتها مع زيادة دخل العاملين بالشركة  
نتيجة وضع نظام إثابة عن المجهودات.  
\* أخذت الشركة الحسب الأول في كافة القطاعات مما ساهم  
في دفع توفير كم كبير من البيانات يساعد الإدارة في اتخاذ  
القرارات على أسس مدروسة واضحة وسريعة.  
\* الاهتمام بالدورات التدريبية للعاملين الإداريين أو  
الفنيين لإزدياد كفاءتهم وخبراتهم سواء من طريق التدريب  
الداخلي بمقر الشركة المختصة أو اندرويد الخارجي  
بالمجتمات المختصة.  
\* تعمل الشركة على خلق صف ثان وثالث لتوفير الكوادر  
اللازمة لشغل الوظائف القيادية المستقبلية.

## ثانيا في مجال التطوير الفني ..

\* تقوم الشركة برفع كفاءة الأسطول الذي تملكه من الوحدات  
ودلك بالرغم من إشتها عمره الإشتها وذلك بإجراء عمليات  
إعادة التكوين للوحدات بالورش الداخلية بالشركة وبإستدوين  
الذاتي للشركة  
\* تقوم الشركة بتحصين الجوانب والكتائر والتفقيصات اللازمة  
لعمليات النقل الخامسة حسب نوعية الممتلكات سواء المواد  
العمومية أو البونجار وخلاه  
\* القيام بعمليات الصيانة الدورية لوحدات الأسطول بولا بأول  
بالإضافة إلى ذلك تنبج الشركة أسلوب الماركركية في إدارة  
العمل بالفروع حيث يعتبر كل فرع من فروعها الخمس بمثابة  
مركز إنتاجي مستقل له إيراداته ومصروفاته ويتم محاسبة  
المستودعين عن الفرع على أساس الفاخر الذي يحققه الفرع  
شهريا والذي على أسسه يتم تقرير الحوافز للعاملين به على  
هذه ذلك حيث تنبج الشركة أسلوب الثواب والعقاب وذلك  
بتشجيع المجد ومراقبة المقصر

## ثالثا في مجال التسويق ..

\* تعمل الشركة على تدوير إيراداتها بصفة مستقلة بولا بوضع إستراتيجية تسويقية في فروعها الحركية  
تتبع ظروف السوق المستقبلية بالإضافة إلى فتح العاملين في هذا المجال المعرف الفكرة لتجديد جهودهم  
وقد ساهى فريق النيل والمراكز المالية للشركة خلال السنوات ٨٩/٩٠، ٩٠/٩١، ٩١/٩٢، ٩٢/٩٣ من  
والبح الإرقام التي تصورها يتضح مدى التطور والإنجازات التي حققتها الشركة خلال هذه السنوات

## الخصم مخصص

نوعه بالآلاف حدة	٢٠٠٢/٢٠٠١	٢٠٠١/٢٠٠٠	٢٠٠٠/٩٩
البيان			
حاصل إيرادات إيرادات الأخرى	٤٤٥٧٢	٣٧١٧٨	٣٧٤٦٢
مكتبة البينات والمصرفيات	(٣٧١٧٢)	(٣٧٤٦٢)	(٣٧١٧٢)
الأخرى			
حاصل الربح النهائي	٧٦٠٠	١٩٠٠	٧٦٠٠

## نوعه بالآلاف حدة

نوعه بالآلاف حدة	٢٠٠٢/٢٠٠١	٢٠٠١/٢٠٠٠	٢٠٠٠/٩٩
البيان			
الأخرى قبل الأخرى	٣٧١٧٢	٣٧٤٦٢	٣٧٤٦٢
الأخرى المصارف	٣٧٤٦٢	٣٧٤٦٢	٣٧٤٦٢
الانقراضات المصارف	٣٧٤٦٢	٣٧٤٦٢	٣٧٤٦٢
حاصل الأخرى	٣٧٤٦٢	٣٧٤٦٢	٣٧٤٦٢

وفي إطار الخطط المستقبلية للشركة تسعى الشركة إلى توفير التمويل اللازم لتلبية إحتلال الوحدات والتوسع  
في إنشاء الساحات المستقبلية.



# إتحاد الموانئ البحرية العربية في إجتماعه التاسع والعشرين



تغطية: ميادة محمود

عقد مجلس إدارة إتحاد الموانئ العربية إجتماعه الدوري التاسع والعشرين بالقاهرة في الفترة من ٣-٤ أكتوبر ٢٠٠٤ تحت رعاية الدكتور/ عصام شرف وزير النقل المصري.

وبرئاسة "الأستاذ نعيم بن إبراهيم النعيم" رئيس مجلس إدارة الإتحاد وقد شرف جلسة الافتتاح الدكتور أحمد الجويلي أمين عام مجلس الوحدة الاقتصادية العربية.



والتنسيق بين الدول العربية. ومقره الدائم بالإسكندرية. وقد تولت السعودية رئاسة الإتحاد منذ سنتين ووجد لها سنتين ومنذ ذلك الحين وتمثل المملكة السعودية على دعم الإتحاد وأنشطته، وجاري الآن دراسة توصيد هيكل التوزيعية البحرية التي اقراها الوزراء العرب. ومن أهم الموزعات التي تواجه الإتحاد بمدننا سياته بأن أهم المشاكل التي تواجه الإتحاد هي التمويل - والذي يقتصر فقط على رسم إشتراك الدول العربية بالإتحاد - ولكن جاري الآن العمل على حل هذه المشكلة وإنهائها.

وقد إغتتم الإجتماع أعماله بالإستغتم إلى المختصين في مجال أمن الموانئ لأهم متطلبات وشروط التوافق مع المرمونة الدولية لأن (ISPS Code) وقد أوصى الأعضاء بإرسال برقية شكر لمعالى وزير النقل المصري على دعمه الدائم للإتحاد.

النعيم رئيس مجلس إدارة الإتحاد فبدأ كلمته بشكر جمهورية مصر العربية على دعمها ورعايتها المستمرة للإتحاد، ورحب بجميع المشاركين في هذا الإجتماع الذي ينشد في ظل ظروف صعبة وتحديات يواجهها العالم كله خلاصة الدول العربية- مثل المولمة والشراكة الأورو متوسطية والعلاقات العربية الأمريكية الثنائية . ولذلك يجب علينا التعاون وتنمية التجارة البينية لتقوية الوضع العربي وتكوين وحدة إقتصادية عربية قوية. وفي حديث خاص لإنترنشيونال قال السيد / نعيم بن إبراهيم النعيم أن الإتحاد بدأ منذ أكثر من ٢٥ عام لتحقيق التعاون

لما تقدمه هذه المؤسسات من خدمات علمية وأكاديمية في مجال النقل البحري. كما قدم جزيل الشكر للدكتور "عصام شرف" لدعمه العالي وإهتمامه الخاص بالإتحاد. وجاءت كلمة "د. عصام شرف" لتؤكد على جدوى دور الإتحاد في دعم العمل العربي في مجال الموانئ وتبادل الخبرات بما يحقق تنمية الموارد البشرية في مجال النقل البحري. كما أشار سيادته إلى حرص جمهورية مصر العربية على دعم الإتحاد وتوفير كافة السبل لأداء مهامه على أكمل وجه، بما يزيد تدفق الصادرات والواردات ويعظم دور السيلحة البحرية ويعزز التعاون اليشي. أما الأستاذ/ نعيم بن إبراهيم

وفي كلمته الافتتاحية أكد د. أحمد الجويلي على أهمية الترابط والعمل العربي المشترك في التجارة بما ينمكس على مستوى وحجم التداول بالموانئ العربية كما إشار سيادته إلى أهمية تطوير كفاءة الموانئ العربية، وإنشاء خطوط ملاحية لتعزز الملاحة البينية بين الدول العربية، وإنشاء هيئة تصنيف عربية، وتوفير أسطول بحري عربي يخدم التجارة البينية. أما اللواء عصام الدين بدوي أمين عام الإتحاد فعرض جدول الأعمال الذي حفل بالعديد من الموضوعات الهامة ومنها:

- التقارير الفنية التي أعدها اللجنة المشيقة عن الإتحاد في مجال جدوى إنشاء خطوط ملاحية عربية.
- ضرورة التكامل في دعم تنمية الموارد البشرية بالموانئ العربية
- أهمية تبني سياسات موحدة تجاه النقل متعدد الوسائط

وقد صرح بأنه تم إنشاء موقع للإتحاد على الإنترنت وإختتم سيادته بتقديم الشكر للأكاديمية العربية للنقل البحري، ومعهد تدريب الموانئ، ومركز البحوث





الشركة القابضة للنقل البحري والبري

ش.م.ق.م



# شركة دميطة لتداول الحاويات والبضائع

ت.ش.م.م

DAMITTA CONTAINER & CARGO HANDLING CO.

أقرب الموانئ لمراكز الإنتاج والتوزيع

شبكة مواصلات متطورة

تقلل تكاليف النقل الداخلي إلى جميع محافظات الجمهورية

إنهاء الإجراءات والتسليم في نفس اليوم

الخدمة المستمرة والدعم الفني 24 ساعة

خوارج مستمرة - خدمة إتمام في اليوم

تعريفية مخفضة لحاويات الترانزيت والبضائع العامة

تزيد من سرعة تغطية جلاجية عالمية مقبلة في ميناء دميطة بموانئ العالم

نحن دائماً ..... بآبك إلى الأسواق العالمية



المقر الرئيسي: داخل الدائرة الجمركية - ميناء دمياط

عنوان تليفوني: دميطة دميطة

هاتف: ٢٩٠١٢ - ٢٩٠١٠ - ٢٩٠١١ - ٢٩٠١٨ - ٢٩٠١٩

فاكس: ٢٩٠٢٢٧ - ٢٩٠٢٢٧

البريد الإلكتروني: ٢٩٠١١ - ٢٩٠١٢

البريد الإلكتروني: damitta@dche.com.eg



# معرض فرانكفورت الدولي للكتاب

بقلم / عبد السلام السيد احمد

**افتتح المستشار الالمانى جير هارد شرودر الدورة السادسة والخمسين لمعرض فرانكفورت الدولي للكتاب الذى شارك فيه أكثر من مائتى منفذ وأديب وفنان عربى ممثلين لتسعة عشر دولة عربية تحت شعار جامعة الدول العربية. وقد صرح شرودر فى كلمته رفض حكومته لصراع الحضارات ، وإن استضافة الثقافة العربية والإسلامية فى المعرض ما هى إلا إشارة لحد جسور الجوار والتفاهم بين الشعوب .**

وأصدر مكتب المستشار الالمانى بياناً أعلن فيه ترحيبه باستضافة المعرض ودعوة شرودر الدائمة لتفليب لجوار بين الثقافات بدلاً من الصراع ، وأهتبه الاحتكاك المباشر الذى يتبع الخلاف بين الشعوب. وقد أكد فولكر نويومان المدير الدائم للمعرض على أن بكرة هذا العام الذى يشارك فيها العرب ستكون الأكثر إشارة إلى تاريخ وثقافة



شرودر

فعلات المعرض، وقدمت فى المساء فرقة المسرحى المصرى العبدى التابعة لوزارة الثقافة المصرية أوبرا شهر زاد.

## معرض الأيقونات النادرة

افتتح بمتحف الأيقونات بوسط المدينة فى إطار المشاركة العربية معرض الأيقونات المسيحية النادرة من مقتنيات متحف وكناش مصر ولبنان وسوريا، وقد حضر الافتتاح برنارد شرودر وزير ثقافة ولاية هيسن الألمانية ، وممثلون من الدول الثلاث يتقدمهم محمد العبدى سفير مصر لدى ألمانيا.

## مخاضة فى المركز الدولى

أعلنت السيدة مصر الأولى مخاضة فى المركز الدولى بالمعرض طالبت فيها بخسورة إستراتيجية التوازن فى نظرة الغرب إلى عالمنا العربى والإسلامى والمساعدة فى بناء جسور التفاهم بين الشعوب فى الشرق والغرب، كما يجب أن نحرص أن نلصق بين قلوبنا من الزمان والمكان وباتيمبر، الواسعة الأفقارة لنقل الحكمة والخبرة من جيل إلى جيل.

جهد أجل لإمكان تقدم الإنسانية وبناء ما تركه الأنسلاف، ونحس الآن محاسبون لكانت من كل جانب من أجل تطوير التفاهم المشترك بيمنا. وباتى معرض فرانكفورت لسنكسب واستضافته للعالم العربى فى ظل حالة التوازن العالمى ما جعل زيادة التفاهم المشترك فى الشرق أمراً ضرورياً خاصة وأن المعرض ينمنا الفرصة لغتق ثقافة بين الثقافة العربية الشرقى والأوروبى والعالم الغربى بشكل عام.

وقد تضمنت المحاضرة كل ما يخص لعالم العربى والإسلام الذى يتنظر إليه بنظرة شبه من جانب الذين يخطون بين الإسلام والإرهاب، وأنه فى الواقع علينا من خلال معرض فرانكفورت أن نسلك طريقاً طويلاً لاستعادة التوازن بنظرة الغرب لعالمنا العربى.

## برنامج محاضرة السيدة مصر الأولى

كان جدول عمل السيدة مصر الأولى مكتظ، فقد دارت مقر برلمان ولاية هيسن بمدينة فيسباين عاصمة

والشهر أكتوبر المستحقى بوسميتها المنسق العام للمشاركة العربية إلى أن هذه المشاركة تمثل تعباً مهماً بعد أصبحت حقيقة من خلال برنامج متعب وشامل من الإمداد له بيقفة لتطبيق مشورة متكاملة لتفليلنا ومواردنا سها وحماها وتطاعتنا استقبلية بجانب دعم الفعاليات. وصرح الممثلون فى المعرض بأن هذه المرة الأولى التى يستمدها فيها المعرض طاقاته الكاملة بعد أعادت سبتمبر حيث بلغ عدد العربىين 7000 عارض مسجلين (١١ دولة) ويغرمون 20 ألف عنوان مطبوع وأنكثرونى، وشركاء فى السرايسج الثقافى الفنى السنوى كان عنوان: "أفلام وثقافة" أكثر من 2000 من مبدع وكان فى مقدمة ضحايا البيت والسنكسب الإصطلاح.

الديمقراطى، وحقوق الإنسان، المرأة والعرقية على المطبوعات والنشر والإعلام فى العالم العربية. وبشاركت السيدة بوزنان ميرك فى حفل الافتتاح بمقابلة شرف هذه الدورة، وترأست سبقتها الوفد المصرى الرسمى الذى ضم أكثر من 47 شخصية أدبية وفكرية منها الدكتور بطرس بطرس غالى وأحمد كمال أبو المجد، وحسنى القلى وجابر عصفور وعبد الوهيب المسيرى، وشاهدت السيدة مصر الأولى إفتتاح الجناح العربى فى المعرض الذى ضم حوالى 12 ألف كتاب و 2000 كتاب مترجم إلى اللغات الأجنبية.

وقد افتتح استقبال ضيوف جميع الوفود العربية المشاركة فى

المواجهة المصنفة فى الغرب الشرق الإسلامى حتى تنبث إلى أهمية مواصلة العلاقة فيه بينما ١٩

هل كان يجب أن يشعر العرب بأن الشرق يهدد أمنه حتى يسمى لإعادة إكتشاش حضارته الإسلامية وشكائته العربية؟ هل كان يجب أن يشعر العرب بأن صورتهم مشوهة كل يوم فى وسائل الإعلام العربية حتى يسعدوا بتقديم أنفسهم بالتفصيل؟ والآن نحن وصلنا إلى محطة لقاء مهمة فى تاريخنا عيت أن نعيد منها.

## كلمة عمرو موسى

الذى عمرو موسى أمين عام الجامعة العربية كلمة فى إفتتاح المعرض أكد فيها أن هذا المعرض يلتقى بين العرب من الشرق الذى أتى إليكم زائراً يحمل بعضاً من تراثه وأدابه ولغته وإبداعاته، ومن كلمته تاريخ الحضارة العربية الفنى التى فى القرن السابع بالقرب فى الأندلس وما تولد عنها من إزدهار أفضى الانتماسية إحصاء، فما أوجعنا لنخرج من الذات فى عصر إزدهار فيه التصب لنفسي إزادات الحضارة هذه الآخر.

وقد أجرى السيد عمرو موسى بعد إفتتاح المعرض محاضرات مع المستشار الالمانى جير هارد شرودر تناولت القضايا الأساسية فى منطقة الشرق الأوسط خاصة القضية الفلسطينية، وما يحرق فى العراق والسودان.

وأكد موسى على أن برنامج المحاضرة العربية فى المعرض يشكل البداية الصحيحة لتفليب تواصل ثقافى وجوار حضارى ضرورى بين العالم العربى من جهة والعالم الأوروبى والغربى من جهة أخرى. وأنى ما يرنده بعض المتكلمين أن يعاد أن يكون تكراراً لأفكار التى تناولت فى الآخرين لاهم اكتشوا بإتقاد العمل ولم يساءروا بطرح الثقافة العربية على العالم.

ومن احتجاجات الجالية اليهودية فى ألمانيا ضد مشاركة العالم العربى كتشيب لمعرض كانت متوجهة ولكتنا من خسرانهم وعدم إتاحة علينا مرة ونجعل العمل لنا والثقافت لهم.

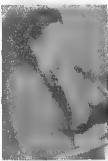
الولاية، حيث إستقبلها نوربرت كلترمان رئيس البرلمان، والفتحت برولاند كوخ رئيس وزراء الولاية فى

قاعة الاجتماعات وتناول اللقاء سبل دعم أوضاع الصداقة المصرية الألمانية واستثمار العلاقات الثنائية بين مصر والسعودية. وقد قامت بجولة فى مبنى البرلمان والسيدة كولين باغسلان والسيدة كارين وولف نائبة رئيس وزراء الولاية ووزيرة التعليم، ثم توجهت سيارتها إلى مبنى بلدية المصاصة فيسباين الجوار لموسى البرلمان وكان فى إستقبالها جيلد براند ديسهل عمدة المدينة حيث أقيمت مراسم توقيها على الكتاب الذهبى لمصاصة، وألقى عمدة المدينة كلمة فى فيها أنه لشرف كبير لنا أن نستقبل السيدة سوزان ميرك، وأن توقع فى الكتاب الذهبى لمصاصة تكديراً من الولاية لتفاهم وإحتياجاها العالمية فى مجالات الثقافة والطبوع وكذلك إنجازاتها العالمية، والتي تحمل من خلالها على تشيى ودعم دور الممر إلى السلام ونشر ثقافة السلام والتسامح.

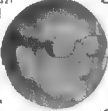
وشارت السيدة سوزان ميرك فى إفتتاح المركز الدولى لثقافة الثقافات التابع لوزارة الخارجية الألمانية بالمعرض، وقد أصدرت الوزارة بياناً رسمياً رحبت فيه بسيدة مصر الأولى.

## كلمة لسيد محفوظة

الذى محمد سليم رئيس تحرير الأهرام أيد كلمة الأهرام الكبير تيميم محفوظ الذى بدأها بتوجيه التحيات للمصاصة من الطيبة التى بدونها لمسا عرف الكتاب، وتضمنت الكلمة شرحاً لمصاصر التى تضمنتها الثقافة العربية المصاصرة وتضمنت فى ثلاثة بنسابع المحاضرات القديمة، والإسلام، والحضارة الغربية. وقد أشار المتحدث إلى الحضارة المصرية القديمة التى تضمن من أكر الحضارات إنسانية، إختراع الأجدية قبل الميلاد بألف السنين، وتصادل تجيب محفوظ عما كان من الضرورى أن تحدث ذلك



السيد سوزان ميرك على كلمتها



سيد محفوظ





# تطور أجيال سفن النقل بالحاويات

## Container Vessels Generations Development

المهندس / محمد زكري عوض - مهندس شواطين وتنمية موانئ

لنقل الحاويات المستخدمة وفي نفس العام أعلنت شركة سميتين (مع إمكانية زيادة عدد ٦ سفن) بوحدة ١٦٧١ TEU. وشكل رقم (٥) يوضح نموذج لنقل الحاويات المستخدمة بواسطة خطوط (P&O) وقد قدمت الإحصائيات العالمية لإستخدام سفن الجيل الرابع للحاويات زيادة ملحوظة وذلك لقد بدأ العدد في حدود ١٥ سفينة عام ١٩٩١ حتى وصل إلى أكثر من ١٦٠ سفينة عام ٢٠٠١. وهناك العديد من التوقعات بزيادة الصعة والأبعاد الأساسية لنقلات الحاويات من أهم التوقعات الخاصة بال (Lloyd's) عام ٢٠٠٠ والمسرورة باسم (ULCS Concept Lloyd's - 2000) وقد عملت هذه التوقعات الصعة والأبعاد الحالية للنقلات كما يلي

(Capacity = 12500 TEU, LOA = 381 m, B = 57 m, D = 14.7 m, Speed = 25 Knots)

(De وقد عرضت (De توقعات Monle) لعمليات الحاويات وشملت الصعة والأبعاد التالية

(Capacity = 15000 TEU, LOA = 380 - 480 m, B = 70 m - 78 m, D = 14 m - 15 m)

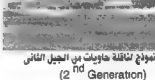
وقد سمي هذا النوع عالمياً جالب خطوط الملاحة العالمية أو بـ (VLCR or Very Large Container Carrier) ولزم كل توقعات المستقبلية سواء في جانب الخطوط الملاحة العالمية أو شركات تصنيع سفن النقل بالحاويات لأنه من الصعب التوقع بالهاتفي لما يمكن أن يحدث في عالم تصميم هذه الناقلات وتطورها وسنراها وإذها سواء في المستقبل القريب أو البعيد.

D = 12.50m, capacity = 4300 (3rd Generation) (LOA = 39.40m, B = 27.20 m) وكانت لهذه النقلات القدرة على نقل الحاويات ذات الأطوال المختلفة (حاويات بطول ٢٠ قدم و ٤٠ قدم وكذلك ٤٨ قدم). وشكل رقم ٦ يمثل نموذج لنقل الحاويات المستخدمة بواسطة خطوط (APL) وقد إستخدمت (APL) هذه الناقلات بنظام يسمى نظام النقل البندولي (Pendulum System) وذلك بخروج السفينة من الميناء الممر ومودتها دون التوقف بوانئ متوسطة وقد ساعد على إنتشار النقل بسفن الجيل الرابع أن نشاط النقل للحاويات قد ازداد تركيزاً في منطقة المحيط الهادئ (Pacific Ocean) وبذلك لم يكن هناك حاجة لإستخدام قسمة بنما. كما أن زيادة الأبعاد الأساسية للسفينة وخسعة العرض كان له العديد من المميزات أهمها زيادة إستزان السفينة

وتفسير أداء بحري أفضل لها مع سهولة أكبر في عمليات الشحن والتفريغ وبدأت عام ١٩٩٤ بـ (Hyundai Merchant Marine Co.)

شكل (٤) نموذج لنقل الحاويات المستخدمة بواسطة "MAERSK" (Hyundai Merchant Marine Co.) بوحدة ٥٠٦٤ TEU ومع قدام عام ١٩٩٥ بـ (COSCO) بدأت في إستخدام النقلات ذات الصعة الأكبر والصوالية حوالي ٥٢٥٠ بوحدة TEU وفي عام ١٩٩٦ بدأت خطوط (Maersk) بإستخدام السفن ذات صعة ٦٤١٨ بوحدة TEU والتي يمكن أن تزداد سنه إلى ٧٠٠٠ بـ (Maersk) بوحدة الحاويات بإرتفاع ٦ حاوية متتالية. وشكل (٤) يوضح نموذج

زيادة الصعة لنقلات الحاويات ، ظهرت سفن الجيل الثالث (3rd Generation) وتم إستخدامها في رحلات الطول من السيلاب كالرحلات بين غرب أوروبا والشرق الأقصى. وكانت الصعة المبدئية لهذه السفن متروحة بين ١٧٠ - ٢٠٠ بوحدة TEU



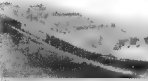
شكل (١) نموذج لنقل الحاويات من الجيل الثاني (2nd Generation)

وفي نهاية الثمانينات تم زيادة الحد الأقصى لصعة هذا الجيل إلى ٤٠٠٠ TEU. وسفن هذا الجيل من نقلات الحاويات كانت مصدرة بخروج (Beam) أقصى يساوي ٢٢.٢ متر وطول أقصى (LOA) يساوي ٢٨٩.٥٦ متر وذلك حتى يمكنها المرور من خلال أموسة قناة بنما (Panama Canal) (والذي أطلق عليها اسم (Panamax Vessels) والشكل رقم (٢) يوضح نموذج لسفن حاويات هذا الجيل. بعد ذلك بدأت سفن الجيل الرابع (4th Generation) في الظهور.

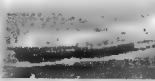
وفي هذا الجيل أكبر في أبعادها الأساسية وخسعة الطول والعرض من سفن الجيل الثالث ولذلك سميت بـ (Post - Panamax) وقد بدأت سفن هذا الجيل بصعة حوالي ٥٠٠٠ بوحدة TEU وتم زيلتها تدريجياً بعد ذلك. وفي عام ١٩٨٦ أعلنت خطوط (APL) (America President Line) بداية إستخدامها لسفن نقل الحاويات من الجيل الرابع بالوصافات التالية:

شهد النقل بالحاويات تطوراً كبيراً في الفترة الأخيرة أكبر وأكثر مما كان يمكن توقعه عند بداية نقل البضائع بهذا الأسلوب من إستخدام المتناطيق المعلقة لنقل المهمات العسكرية وبعض البضائع الخفيفة وقد بدأت سفن نقل الحاويات بداية بسيطة في تطورها حيث كان نقلها يتم عن طريق سفن البضائع العامة (General Cargo Vessels) وناقلات السوائل (Tankers) وذلك بعد تجهيزها خصيصاً لهذا الغرض. وقد سميت هذه لنقلات بسفن الجيل الأول لنقل الحاويات (1st Generation Container Vessels)

سعة هذا الجيل من نقلات الحاويات تتراوح بين ٣٠٠ إلى ٨٠٠ بوحدة TEU (Twenty Foot Equivalent Unit) ومن أوائل سفن هذا الجيل كانت السفينة (Gate City) والتي بدأت الصعة في عام ١٩٥٧ وتم تزويدها بوش متحرك لسهولة النقل للحاويات. وهذه السفينة كانت ذات صعة ٢٦٦ حاوية بطول ٢٥ قدم للحاوية الواحدة وقامت بالصعة بين العديد من الموانئ ومنها موانئ (New York, Miami, Houston and Tampa, USA) وعندما أثبت النقل بالحاويات جدواه الإقتصادية ، بدأت عمليات التوسع بينه سفن الجيل الثاني لنقلات الحاويات والتي تعرف بـ (Full or Cellular Container Vessels, 2nd Generation) وذلك بصعة تتراوح بين ٨٠٠ - ١٧٠٠ بوحدة TEU. ومما بدأت فكرة إستخدام شامل مرشحة (Vertical Guides) لسفن من الحاويات على ظهر السفينة. وسفن هذا الجيل من ناقلات الحاويات تم إستخدامها لرحلات المتوسط الطول كاترحلات بين الولايات المتحدة وغرب أوروبا (USA W. Europe) والشكل رقم (١) يوضح نموذج لنقلات حاويات من ناقلات الجيل الثاني. بعد ذلك ومع الإحتياج



شكل (٥) نموذج لنقل الحاويات المستخدمة بواسطة "P&O Ned"



شكل (٦) نموذج لنقل الحاويات من الجيل الثالث (3rd Generation)



شكل (٢) نموذج لنقل الحاويات المستخدمة بواسطة (APL)



شكل (٣) نموذج لنقل الحاويات المستخدمة بواسطة (APL)



## الجزء الرابع: جرائم الحوادث

عميد بحري متقاعد عبد العزيز أبو قنديل

# الجريمة في النقل البحري



ذكرنا في العدد السابق جرائم عقود المشاركة (التأجير) Charter Party وجرائم التأمين Insurance، ونتعرف في هذا العدد على جرائم الحوادث.

### رابعاً: جرائم الحوادث

في الأيام الأولى من السبعينيات ومع الإنبعاث بالتصويبه على مستوى كبير قال ممثل كندا في مؤتمر الإنتربول عن جرائم الموانئ: «إن الحوادث لم تغير من جرائم سرقة الشحنات مثل تغير في المصطلح الآن أصبحت مغلقة شليفاً كتشليلف الهدايا»

كان ذلك واضحاً وقهنا وصار لكثير وضوحاً بمرور الزمن والتنبؤات غير مطمئنة. فبعد من الإقرار والإعتراف بأن الحوادث قد قلت من وجود اللص الصغير إلى حد ما وبالتحديد للقيام في اللص الصغير كان دائماً أكثر إزعاجاً من كونه مشكلاً.

إندس في نظام الحوادث أنواع كثيرة من المجرمين. فهناك سرقة للحماية باكلها سواء باستخدام القوة أو يستغل نقاط الضعف في النظام نفسه. وهناك سرقة للمحتويات الحادية بواسطة متتوري القراص أو بطريقه متسلطة غير مسيطرة. إنشا نواحيه طافرة «الاحتيال».

فسرقة كل الحوادث يمكن أن تحدث من طريق تشليلفها. إلا أن هذه الطريقة قصير حودتها على بعض الدول وجاري الحد منها أكثر وأكثر لقصرها في مناطق قليلة من العالم. وكانت تتم سرقة الحوادث باكلها من سلمة الحوادث. وجرأت سرقة الحوادث سواء سرقة محتوياتها أو سرقة الحوادث بما فيها. لا يختلف

هنا كان يحدث في أي وقت في التقلدية. فالتقليد لم تأتي بغيره سرقة الخسوف. لكن سرقة كل الحوادث أصبحت اليوم مغلقة مغلقة باستخدام المستندات أو في ظل عدم التقنية الحالية. Hi-Tech المهاره في استخدام الحاسب الآلي Computer ومن مميزات هذا النوع من

السرقة أنه لا يوجد شهود. وكثيراً ما يمر وقت طويل قبل أن يتكشف المحققون بطريقه السرقة. وهذا الوقت الطويل يعيق إختفائه. وهذا القرائن والدلائل.

أما سرقة جزء من محتويات الحوادث فقد أصبح شائعاً وذلك لأن من الممكن السرقة من الحوادث مع إضفاء الدليل الدخول إليها حتى أن المخطرف لا تظهر أي أثر لنصل الحوادث إلى حد موزولة. وهذا قد يستغرق شهراً من وقت السرقة ويبدأ أملاً من مكان السرقة

مستعجلة إذن في التعرف على مسرح

أحداث الجريمة وفي نفس الاحتمالية التعرف على القاتل المصالحب الممول له لتوجيه الإتهام.

نوع الجريمة هذا يزداد فمتة عدة سنوات كان المجرمون باخذون بعض الصديق أو الكروتونات من الحوادث. والان أصبح العمل هو أخذ ٥٠٪ أو أكثر من محتويات. وفي إحدى الحوادث بلغت نسبة السرقات لأحدى ثلاثة حاويات مسرقة لأحدى الموانئ الإفريقية ٨٠٪ من محتويات كل منها وفي حادثة أخرى لحاوية منقولة من ميناء في إسبانيا إلى لبنان كانت السرقات ٧٨٪ من محتويات الحاوية التي كانت بها شحنة من الملابس الجلدية

ليس من المستبعد أن المشرع سيحاول كيف يمكن حدوث ذلك؟ كيف يمكن إحتمال تشليلف؟ إنه يمكن أن يحدث لأن نظام الحوادث لم يصمم بغير مستطيل كالتصميم لمواجهة أمن المحتويات ويمكن إحتمال تشليلف لأن التامين يغطي المخاطر التجارية. فمتة الأيام الأولى وضع نظام نقل الحوادث بالنظم والنسق. إلا أن هذا النظام

عاني من ثلاثة أخطاء أساسية أولاً: وجد المجرمون أن كثير من الأخطام الأولية التي صلافتهم أمكن معالجتها بالتأمين بغير إغلافا بدون أن تترك أثراً. ورغم أن الأخطام قد تطور تصحيحها فإنها لا تختلف من المردود في الأسواق أي يمكن تأجيلها

شليفاً: وجد أن بيكاتيكية إقتال أبواب الحوادث يجعل قهنا تم إعادة غلها سواء بدون أن يترك ذلك أثراً وبدون مستوى الأخطام. ولم يحدث تعديل في تصميم بيكاتيكية إقتال أبواب الحوادث إلى الآن

ثانياً: كان نظم الكشف والتحقق من سلامة الأخطام وتسجيل ذلك قد تراجعت بأسم سرعة الأساليب

الحديثة لطعام تداول الحوادث في هذا المقطع تطورت تداول الحوادث قديما كان يوجب الكشف من الأخطام خلال عبور الحادثة. وكان ذلك بخلاف

إجراء هام في النظام الآن كانت إبيكات سلامة الأخطام وكانت البديل الإهد للعمليات الصغر التي كانت سارية في أيام البضائع التقليدية وبكل أسف فإن زريعة تحسين نظم تداول الحوادث في العالم بالإضافة إلى سرعة تداولها يعني أنه أصبح مستحيل على الحوادث والتحقق من الأخطام بالإضافة إلى حقيقة أن إختيار الأخطام في محطة

حاويات مزعجة بالعمل والتي قد تؤدي إلى مخاطر وإلى تعطيل العمل قد أصر سطوري: «إحتمال الضخاء حيث أن الأخطام لا يتم إكتشف عليها

مع ضرورة إجراء» هذا إكتشف في بعض محطات الحوادث لا تقتصر الأخطام من معد لآلة في حالة إكتشاف ضخاً قد يفرض ذلك على المحطة مسئولية في غير مستعدة لإقتالها وقال أحد المسئولين في محطة حاويات «نحن نسلم الحادثة وننداولها ونسلمها وإستأ مسئولون

عن سلامة محتوياتها». وهذا الموقف التجاري هو الذي ضمن البند الشهيرة في بولاس الشحن مثل «مسئولية الشحن والمحتويات

على الشاحنين و Shippers Load و Count» مثل هذا لا تحتوي على ... Sold to هذا لا يجب أن يبرؤد لإشارة الإكتشاف للوفاق التجارية. ولكن بالإتالي تعريف وإظهار التناقض بين الآلا الجيد

للان وبين الحوادث التجارية الإحتيال في جرائم الحوادث Fraud كان آخر أنواع الجرائم التي دخلت مجال الحوادث هو الإحتيال. وهذا موضوع مشرق لسبق فسط إلى الجرائم فداء ما تكون محبوة ولكن

تصميم تشلك الحوادث. فالخبيد الأساسي في التامين هو أنه إذا لم توجد بضاعة فلا يؤمن عليها ولا يدفع المؤمن تمويهاً فداء. وهذا يعني أنه إذا وصلت بضاعة إلى مستعمل وهي غير موجودة أو مختلطة عن

مواصلات البضاعة المؤمن عليها فإن المؤمن لا يدفع تمويهاً فداء. ويتحمل المصدرو المستورد الضلالة الإقتصادية محس ما تضمن على بنود مد الشرط. والضحك كان وأن

عليها محاولة إثبات أن البضاعة قد سرقت ومن ثم مطالبة المؤمن بالتعويضات

والمؤمن مستعد على مواجهة مشاكل نفس البضاعة في حوزة بينه بينه في بداية رحلتها. ولا زالت الأخطام عليها في نهاية رحلتها. ويقول أن البضاعة قد ضمنت مائة مائة وأن

النقص الذي ذكر فيها لا يعتبر من إقتال التامين لأن الأخطام كما هي هذا المخطط مغلول للمؤمن لأنه يقر بأن الأخطام يمكن فكها وأنها بدون آثار. كما لا يقر بأن الضاعين يمكن فكها وإغلافا بدون آثار

ويدون المساس بالأخطام. وهذا الأمر يترك المستورد في مشاكل مع المورد. كل منها يلوم الآخر ويدور

الشك فيها إذا كانت الحادثة قد شحنت سيفشاع ناقصة في أول رحلتها أو أن إعلان النقص كان في نهاية رحلتها.

بإختصار. هناك سرقة. إذا مورد محتال أو مستعمل غير شريف. وأكثر حوادث السرقات والاحتيالات حدثت في نهاية عام ١٩٨٨ عندما كان

مغروها شمن ٢٠٠ حاوية ٢٠ قدم في كل منها ١٩٦ علبة عيش الغراب من أحد المواقع في هونغ كونغ وتم شحن هذه الحاويات في سلبتيون

إلى روتردام في هولندا. ومن هناك تم نقلهم على أربعة سفن روان إلى خمسة مستعملين في الدول الإسكندنافية على مدى ثلاثة أسابيع. ووصلت جميع هذه الحاويات

إلى مستعملها المختلفين بأمر غامض. وكانت المشكلة هي إربقية في العثور على عيش الغراب كانت إربقية في معرفة المسئول من البعث عن الضمائم وأعتقد

المؤمنون أن مثل هذه الضمائم الشاملة لا يمكن أن تكون سرقة ولايد الأخطام لأن إختيار من جانب المصدر في هونغ كونغ وباتنالي لا تشطيق عليها شروط تأمين المجرور. وترك

المستعملون الخسمة في موقف يعلى عليهم إختلاف إجراءات منفردة تجاه المورد في هونغ كونغ.

ذكرنا سابقاً أن الشبكات غير مطمئنة فيما كان علاج المشكلة من تمتع من الواضح أنه قبل البدء في تحسين الإجراءات يجب

تصميم مختلف العناصر

وضع تعديلات للأخطام لتقليل إحتمال تشليلف فيها كما ندعو المطالبة إلى تغيير شامل لتصميم

طريقة نقل أبواب الحوادث لضمان فصل مكان الأخطام عن الحوادث. ويجب الساحة لإعادة نظر

شاملة لعملية الكشف والتحقيق في الأخطام لضمان إكتشاف أي تلاعب وأهم العوامل هو إيجاف نظام لإشراك محطات تداول الحوادث والسفن التي تنقل الحوادث في المسئولية

عن محتويات الحاويات التي تتداولها لتقليل المسئولية عن المؤمن. واضح أن هذه العوامل لا يتم إتخاذها ويجب أن تجارة الحوادث التي لها تأثير في تجميع من تحمل مستوى الجريمة الحالية فلا يوجد إستيعاب للحدث من قبل. لا يوجد إختلافاً في الأخطام الحالية غير مستعدة للتغييرات الحالية للأخطام كما هي

سوف تتغير في العقد القادم إلى جرائم تغير وجهه السلبية إنترنت-سيدنال (نوفمبر ٢٠٠٤)



# الدورة الإقليمية لتدريب المتدربين

## ISPS Code

إعداد / شيرين جلال



الدكتور / جمال مختار رئيس الأكاديمية العربية والسيد / اللواء / محمد زكي رئيس مصلحة أمن الموانئ والسيد / الرمان / عمار إسلام نائب رئيس الأكاديمية العربية لشئون الإمتحانات وعميد معهد الأمن البحري

بأسي قير في خلال الفترة من ٢٠ سبتمبر إلى ٢٥ سبتمبر ٢٠٠٤ وحضر هذا البرنامج ثلاثة من خبراء المنظمة البحرية كحاضرين ويشارك في هذا المؤتمر عدد من الدول (الأردن - ليبيا - مالطا - اليمن - تونس - مصر)

وتعمر حفل الافتتاح بمقر الأكاديمية بميامي يوم الاثنين الساعة ١٢:٢٠ بحضور سفادة

المعونة الدولية والتبني الجديد لمعاداة سلامة الأفراد وفي ضوء التعاون القائم ما بين الأكاديمية العربية للعلوم والتكنولوجيا والنقل البحري (معهد الأمن البحري) ومصلحة أمن الموانئ لتنفيذ متطلبات الكود الدولي لأن السفن والمرافق المينائية ISPS Code وفي إطار الدور الذي تقوم به الأكاديمية بالتعاون مع المنظمة البحرية الدولية IMO والتي أقرت من توقيع مذكرة تفاهم للتعاون في مجال التعليم والتدريب البحري في المنطقة، فقد قامت الأكاديمية بالتنسيق مع المنظمة البحرية الدولية لتنظيم برنامج تدريبي خاص بمدربي الأمن البحري "Training the Trainers" يتم من خلاله تأهيل كادر من المدربين في مجال الأمن في المنطقة مؤهلين لتقديم تعليمات التدريب المينائي على الممرات النضمية التي أعدها المنظمة البحرية الدولية في هذا المجال وتم انتخاب هذا البرنامج في مقر الأكاديمية

نظراً لتطبيق الأمن البحري بشكل دولي أثر حوادث الإرهاب التي أشارت شخفا المنظمة البحرية الدولية لدعوة الدول الأعضاء لمرافقة الإجراءات الخاصة بالأمن البحري وفي هذو ذلك تم عقد عدة إجتماعات إلى أن جاء ديسمبر ٢٠٠٢ فكان المؤتمر البوليمسلي الخاص بتبني التعديلات الجديدة بالأمن البحري وتعديل الفصل رقم ١١ من إتفاقية سلامة الأرواح SOLAS إلى جزئين ١- ١١ يهتم بتعسيين السلامة البحرية و ١٢- ١١ يهتم بتعسيين الأمن البحري وكان هذا القرار هو القرار رقم ١ في المؤتمر الخاص بتبني التعديلات الجديدة والقرار رقم ٢ للمؤتمر وهو تبني المعونة الدولية لأن السفن والمرافق المينائية ISPS Code وكذلك تم تبني عدة قرارات وتعديد موعد دخول تعديلات إتفاقية إلى حيز التنفيذ في ٢٠٠٤/٧/٨ مما دعا الدول الأعضاء لمرافقة تجهيز وتدريب الأفراد لتعطلات



### مكتب لمنظمة جاليبولي مصر

إخترت المفوضية الأوروبية مصر لتكون مقراً للمكتب الإقليمي لمنظمة جاليبولي الأوروبية لدول البحر المتوسط وذلك لموقعها الجغرافي في نطاق المنطقة الساحلية للمنظم الأوروبي بجانب مشاركتها بإملاحة خلال السنوات الماضية في جميع الأنشطة والشعارات المختلفة باستخدامات الملاحة بواسطة الأقمار الصناعية، وقد صرح المهندس إبراهيم مناع رئيس الشركة القائمة للمعارات والملاحة طيران هذا المكتب بمثل نقطة مرجعية إقليمية لتطبيقات الملاحة بالأقمار الصناعية لدول إقليم البحر المتوسط، وأنه سيتم مستقبلاً إقامة مركز تدريب لمنظمة الملاحة بالأقمار الصناعية بالشركة.

### إعادة هيكلة طيران الخليج

تم في السنة توقيع إتفاقية قرش بقيمة ١٥ مليون دولار بين شركة طيران الخليج وبنك ستاندارد تشارترد، حيث سيتم إستثمار هذا القرش في برنامج إعادة هيكلة الشركة التي سيتم تطوير الأسطول والبحية التقنية لتكنولوجيا المعلومات، ويشارك في تقديم القرش الذي سيتم سداده خلال ٦ سنوات ٦ بنوك أخرى.

### تأثير زيادة أسعار الوقود

بعض الفريق أحمد شفيق وزير الطيران المدني مع جوفيتي ميزنيتي الرئيس التنفيذي لاتحاد الدول للنقل الجوي (أياتا) زيادة أسعار الوقود الكبيرة التي ستؤدي إلى رفع تكلفة تشغيل شركات الطيران في العالم بمحواي ١٠ مليارات دولار مما سيكون له تأثير على ربحية الشركات. واستعرض الوزير الجهود التي قامت بها (أياتا) لخفض تكاليف التشغيل لتسهيل إجراءات السفر، والتعديلات التي تواجه صناعة النقل الجوي.

## إخبار من فوق السحاب

### تعزيز صناعة النقل الجوي

صرح الدكتور أسعد قطيبت رئيس منظمة الطيران المدني بأن الدورة الخاصة والتأطرين للجمعية العمومية للمنظمة سوف تعمل لتعزيز صناعة النقل الجوي والملاحة الجوية العالمية، والتطورات الأخيرة في المجالات القانونية والمالية والإدارية، حيث تعتبر هذه الدورة أكبر دورة تعقد في الصناعة الدولية

### مستثمر اجني في مصر للطيران

أصدر مجلس الوزراء المصري قراراً لمشاركة مستثمر اجني بتمسية ٧٤٪ في شركة مصر للطيران للخدمات الجوية، وقد أعلن المهندس عاطف عبد الصمد رئيس الشركة القفصة لمصر للطيران أن هذا القرار لن يكون له أي تأثيرات سلبية على العمل بالشركة وأن هذه الشراكة لا تملئ ببعاً لأسلوب الشركة بل سيؤدي رأس المال بالنسبة المدعورة، وسيتم اختيار هذا المستثمر عن طريق مزايادة سيتم طرحها بين الشركات العالمية

### فتق عالمي ٥ نجوم

صرح المهندس إبراهيم مناع رئيس الشركة القائمة للمعارات بأنه سيتم إنشاء شركة مساهمة مع مبرمعة من الشركات التابعة لمصر للطيران إقامتة فتق عالمي ٥ نجوم بجوار المينائي رقم ٣، وذلك لتتمتع بفادة لوكا، التراخيص وأطقم الطائرات القابضين لمصر، وقد تم وضع ميزانية مبدئية للفتق قدرها ٣٠٠ مليون جنيه.



### رحلات الحج والعودة

تنتظم شركة مصر للطيران اعتباراً من ٢٩ ديسمبر القادم وحتى ١٥ يناير ٢٠٠٥ رحلة طيران بين القاهرة وجدة ونقل ٦٦ ألف حاج إلى الأراضي المقدسة، كما سيتم تنظيم رحلة طيران لعودة الحجاج ابتداءً من ٢٤ يناير القادم وحتى ١٢ فبراير، وقد حصلت الشركة على موافقة السلطات السعودية لتنظيم ٢٤ رحلة مباشرة من القاهرة إلى المدينة المنورة

# تشوهات التعريف الجمركية

بقلم / كامل محمد النجار

بدايةً ينبغي أن نتوجه بكل الشكر والعرفان للحكومة على تضييعاتها الكبيرة نحو تخفيض فئات الضريبة الجمركية التي ستؤاخذ بعينها الله إلى خفض تكلفة الإنتاج وخفض الأسعار ونرجو أن نغفر للحكومة بعض التشوهات الناتجة عن التعديل الأخير لاظهار أن التخفيض فئات ضمن السبلع الزائماً بالتأجيل الجلت فأصبحت أقل من الفئة المفرزة على مكونات هذه السلع مما قد يؤثر في حماية بعض الصناعات ، ويجب أن يبادر أصحاب هذه الصناعات وأصحاب الزاى بدراسة اثر التعديلات الأخيرة على الإنتاج المحلي وإبداء الراى بشأنها من أجل تشجيع الإنتاج المحلي وخلق فرص عمل جديدة على ألاى الأقل المحافظة على وضع الصناعة الحالية.

لمسنة ٢٠٠٢ الصلحكة لنظام  
السماح الموقت:  
يجب أن توجه الشكر للدكتور  
يوسف بطرس شالسى وزير  
المالية الذى بذل الجهد فى

كما أجازت الفترة (ب) للمصنع  
الذى وصل نسبة التصنيع  
المستحقة إلى ١٠٠٪ (يـهـوـنـ)  
تخليصها إلى ٤٠٪ فقط بموافقة  
وزير الصناعة) أن يختار بين

أن المنتج المستورد قد يكون  
مصنوعاً فى منطقة متحدة دون أن  
جميع الأمية المالية المفرزة  
داخل البلد المصدر وربما يكون  
متشعباً بعودة أكبر أو يكون أكثر  
قبولاً لدى المستهلك المصرى من  
المنتج المحلي المثلث منذئذ لا  
قدر الله قد لا تقوم قائمة لمثل  
هذه الصناعات.

إذا أردنا أن نضع المصانع  
المحلية فيجب إعادة النظر فى  
بعض فئات التعريفية الأخيرة  
بالقدر الذى يحسم الصناعات  
المنتجة التى أصبحت نتيجة  
لخفض الفئات المفرزة على  
المنتج النهائي بحيث أصبحت  
أقل من فئات المكونات ، ويجب  
أن نتفق على أن الحد الأدنى  
للمصانع هو توجيه الفئات  
المفرزة على المكونات مع تلك  
المفرزة على المنتج النهائي.  
ومن المعروف أن التشوه قد  
يكون ناتجاً من الرعية فى حماية  
بعض الصناعات للصناعة  
مثل الخامات أو السلع الوسيطة  
ولذلك يرفع فئاتها بدرجة تزيد  
من الفئة المفرزة على المنتج  
النهائى الداخلة فى إنتاجه ،  
لمعالجة هذا الوضع تقرر ميزة  
الصناعات التجميعية بتخفيض  
المادة (١) من القرار بقانون رقم  
٣٥ لسنة ١٩٨٦ بإصدار التعريفية  
فقررت الفترة (أ) من هذه المادة  
وتخفيض فئة الضريبة المفرزة  
على الأجزاء الخاصة ليند  
المنتج النهائي بنسبة ١٠٪ من  
الفئة المفرزة على المنتج  
النهائى غير أن هذه الفترة  
جاءت قاصرة حتى الآن ولا تزال  
قاصرة على الجزء الهوم ، إلى أن المانع  
لم يشمل سوى الأجزاء الخاصة  
ليند المنتج النهائي ، أما الأجزاء  
الخاصة لينود أخرى وقد تكون  
الفئة المفرزة عليها أعلى من  
الفئة المفرزة على المنتج  
النهائى فلن يتم تخفيضها ،  
تخفيضاً لتعميق التصنيع  
نصت الفترة (ب) من هذه المادة  
على إخضاع الأجزاء لفئة  
المفرزة على المنتج النهائي مع  
تخفيضها بالنسب التالية ولكن  
يشترط لذلك أن تقل نسبة  
التصنيع المحلي عن ٢٠٪.

وحتى يمكن للقارئ غير  
المتخصص التعرف على نوع  
توزيع أن المفرد بالتشوهات  
هو إخضاع مستلزمات إنتاج  
إحدى السلع لفئة ضريبية  
جمركية أعلى من الفئة  
الضريبية المفرزة على المنتج  
النهائى أو أن تصعب الفئة  
المفرزة على المنتج النهائي أقل  
من الفئة المفرزة على المنتجات  
، أى مثل هذه الأحوال قد يعجز  
الصانع المصرى من منافسة  
المنتجات المثيلة المستوردة ،  
ويلاحظ هنا كلما زاد الفرق بين  
الضريبة الجمركية المفرزة على  
المنتج النهائي وتلك الخاصة  
على مستلزمات إنتاجه زادت  
درجة الحماية الجمركية  
والمعكس صحيح ، وكما نرى  
فى التصرفية الجديدة أن  
الضريبة المفرزة على سيارات  
الركوب حتى ١٦٠٠ سم ٤٠٪  
بينما الضريبة المفرزة على  
مكونات جميع السيارات لا  
تتعدى ١٢٪ ، أى أن صناعة هذه  
النوع من السيارات تتمتع  
بحماية تتعدى ثلاثة أضعاف  
(بعد أن كانت تتمتع بحماية  
خمس أضعاف فى التعريفية  
السابقة) بينما السيارات التى  
تزيد عن ١٦٠٠ سم تخضع لفئة  
١٣٥٠ فاصبحت تتمتع بحماية  
تتعدى ١١ ضعف!!  
وبطرح أن جميع فئات التعريفية  
توحدت وأصبحت ١٠٪ مثلاً ،  
معدلاً سيظل هناك درجة من  
الحماية للمنتج المحلي ولكنها  
تتوقف على القيمة المضافة  
الناتجة من تحويل المكونات  
إلى منتج نهائى فإذا كانت قيمة  
الطن من الأثاث التجميعية  
تتعدى ثلاثة أضعاف طن الأثاث  
تصعب الحماية ثلاثة أضعاف  
وكذلك زادت القيمة المضافة  
زادت درجة الحماية ، أما فى  
حالة ريدة فئات الضريبة  
المفرزة على المكونات من تلك  
المفرزة على المنتج النهائي فقد  
يتوقف إنتاج مثل هذه السلع  
ويصعب خاصة إذا لم يكن هذا  
النوع من الصناعة يحقق قيمة  
مضافة بدرجة تخفى فرق  
الضريبة . وإذا أخذ فى الاعتبار

نوع التصنيع المحلى	نسبة التصنيع المحلى	نسبة التصنيع المحلى
١ [١] بلغت نسبة التصنيع المحلى ٩٠٪ وحتى ٩٠٪	١٠٠٪ [٢] بلغت نسبة التصنيع المحلى ٩٠٪ وحتى ٩٠٪	١٠٠٪ [٣] بلغت نسبة التصنيع المحلى ٩٠٪ وحتى ٩٠٪
٢ [١] بلغت نسبة التصنيع المحلى ٩٠٪ وحتى ٩٠٪	١٠٠٪ [٢] بلغت نسبة التصنيع المحلى ٩٠٪ وحتى ٩٠٪	١٠٠٪ [٣] بلغت نسبة التصنيع المحلى ٩٠٪ وحتى ٩٠٪

إخراج نص هذه المادة إلى حين  
الوجود ، والتطبيق عام ٢٠٠٢ تم  
أجل الضعاء على تجميع  
التصرف على مستلزمات الإنتاج  
وعدم إعادة تصديرها مقابل  
ضريبة إضافية بواقع ٢٪ أو ٤٪  
شريطة أن حالة التصرف فى  
غير الغرض فقط ، كما سمح  
النص بالتصرف بالبيع بعد  
التصنيع لإحدى الجهات المعفاة  
كليا أو جزئيا وأصبح من حق  
المصدر رد كامل الضمان إذا  
سدت الجهة فرق الرسوم  
المستحقة عليها.  
المطلوب إزالة التشوهات  
السماح للمنتج الذى استورد  
مستلزمات الإنتاج المعفاة  
بضريبة جمركية أكبر من  
الضريبة المفرزة على المنتج  
الكامل أن يسترد الضمان  
بمجرد سداد المشتري للضريبة  
المفرزة على المنتج النهائي ، بمعنى  
قيام شخصاً بسدادها ، بمعنى  
أن يصبح من حق الصانع بيع  
القيام بعملية التصنيع أن  
يسوى وضع الرسالة بسداد  
الرسوم المعسقة على سداد  
المفرزة على المنتج النهائي  
لأنه يكون قد استوفى الغرض  
المشار إليه بمصدر المادة.  
هذا التفسير لا يتطلب سوى  
إعداد تعليقات تفسيرية لنص  
المادة (٩٨) تعدد بوضوح  
الجهات المتعفة بإلغاء كلى أو  
جزئى ، فإذا أصبح المنتج  
النهائى معفاً لكل الناس طبقاً  
لجدول التعريفية فهذا يعبر  
إعفاء ، وإذا تفرقت فئة مخفضة  
براقع ٢٪ أو أى فئة تقل من  
الفئة المفرزة على المكونات

تطبيق الفئة الجمركية المفرزة  
على الأجزاء والتعريفية أو  
الفئة المفرزة على المنتج  
النهائى بعد تخفيضها بالنسب  
المبيحة بالهوم السابق.  
وقلت صناعات التصنيع وحدها  
تتخضع بهذه المعاملة منذ عام  
١٩٨٦ إلى الهوم بل وإلى أن  
يتقرر إلغاء المادة (٧) المشار  
إليها والتي يقال أنها تتعارض  
مع "اتفاق إجراء الاستعمار  
المتصلة بالتجارة" الاستمرار  
بإتلافية الهات.  
هذه المادة بوضعها بوضعها  
الحالى لا يستفيد منها سوى  
صناعات التجميع التى وصلت  
نسبة التصنيع المحلي بها إلى  
٢٠٪ كما توسع أن يلقى  
الصناعات الأخرى مثل  
الصناعات الكيماوية فلم يسبق  
أن تمتعت بالتخفيضات  
المفرزة بهذه المادة وقد يعد  
الوقت مناسباً لرفع تعديل نص  
المادة (٧) على منطلة التجارة  
العالمية لتشمل التجميع  
والتصنيع بعد أن إنتهت أو تكاد  
المعالجة المنعرجة لجمهورية  
مصر العربية لإلغاء نص هذه  
المادة.

ما هو البديل للمادة (٧) المعالجة التشوهات  
بدايةً نذكر أن المادة (٧) لا تصلح  
لإزالة التشوهات لغير صناعات  
التجميع وبما أنها فى الطريق  
إلى الزوال فهب أن نحصص  
البدايل الشريعة لمعالجة  
التشوهات دون المساس  
بالفئات الحالية بجدول  
التعريفية الجمركية.  
وفنياً إلى هذه البدائل -  
أولاً : المادة (٩٨) من قانون  
الجمارك المعدل بالقانون ١٥٧

# وكيفية التغلب على أثرها الضار

مشروعات التخزين يمكن أن تخدم المشروعات الإنتاجية بتوفير مستلزمات الإنتاج لتكون في متناول المنتج في الوقت المناسب، وتعتبر سوق رابحة لتجارة الترانزيت وبدر أصغرها من زار جبل على وسفلاطه وغيرها من الموانئ البرية.

إضافة لتعمل من المدة الثالثة من القرار الجمهوري ٢٠٠ لسنة ٢٠٠٤ بإصدار التشريعية الجديدة.

التي قصرت وعاء الضريبة الجمركية بالنسبة للمنتجات التي تصدر بصفة مؤقتة للمنتج أو تكلمه المنتج على تكلفة العملية الإنتاجية ملاوة على النشون والتأمين، انخفضت مدة الوعاء لفترة جيمركسية بواقع ١٢٪.

بمقتضى هذه البقرة التي كانت قاصرة على عمليات تكلمه المنتج ولم يملك لإنهاء عمليات التصنيع إلا في يناير ٢٠٠٤ وعلى سبيل المثال أصبح بإمكان التاجر أن يحدد خام الألوومنيوم المصري (أو الأجنبي) خالص الرسوم المصدرة منه ١٢٪ بصفة مؤقتة لتحويلها إلى أواني الألوومنيوم وعندما يبدأ إستيرادها تخضع لفئة ضريبة بواقع ١٢٪ بدلاً من ٢٢٪ المقررة.

يحدد الضريبة الجمركية الأخير - ليس هذا فقط بل يصعب وعاء الضريبة قاصرًا على تكلفة التشغيل علاوة على النشون والتأمين، بل وفي حالة القلم بهذه العملية بمتابعة حركة داخل البلاستيك النشون صفرًا.

القرار في صالح المستهلك ولكنه يضع المنتج المصري في أتة سرياح منافسة شديدة إذا لم ينتج بجدرة المنتجات الأجنبية وتكلمه تشغيل مقولة، وما يطبق على الأواني الألوومنيوم يمكن أن يطبق على منتجات أخرى، ويخضع لتغيير هذه المادة على تكلفة النشون للضمان والمنتج النهائي، ويمكن لتخفيض وعاء الضريبة أن تتم العملية بإحدى المناطق الدارة داخل البلاد فيؤيد ذلك إلى عدم إضافة قيمة النشون لواء الضريبة كما توضح.

وفي حالة اللاز له به صالح المنتج والمستفاد منه.

والله اعلم بالصواب

بأشخاص الصغار أو على الأقل بغير مائل للمنتج العربي أو الإفريقي. ويشتر التناول كيف ستقوم قائمة للصناعة المصرية في مواجهة الصناعة المصرية في متشأ إلى من هذه الدولة سترد إليها غير محملة بأية ضرائب أو رسوم وربما تكون مدممة ولو دعم مستدتر ولا يخفى من ينتجها في دولة المتشأ للصناعة العامة.

تستخلص مما سبق أننا يمكن أن نعالج التغيرات بإعادة تصدير المنتج المصري إلى المناطق الحرة ونسترد الضرائب والرسوم المصدرة عن المكونات ثم نعيد إستيرادها كمنتجات تحمل طابع جمهورية مصر العربية إحدى دول إفريقيا الكوميسا أو التيسير ويرجع عنها مفعلة من الرسوم الجمركية، والقول بغير ذلك يمكن أن يتربط عليه تباهل ملكية المنتج بين الدول الأعضاء. المستثمر المصري يقيم مصلحته في المصاريف الطبية مثلًا ليعبر منه إلى مصر والعكس المستثمر الليبي يقيم مصلحته في مصر ليعبر إلى أهاليه في الجمهورية.

الليبية يقيم الدول العربية. وفي رأينا أنه قد أن الأوان لإلغاء قرار وزير التجارة رقم ١٩٩ لسنة ٩٨ الذي يشترط أن ترد السلع من دولة الإستيراد مباشرة والذي يعطى إستيراد السلع الإستيراد وقد أن الأوان كذلك للمصاريف بإقامة مشروعات التخزين في المناطق الحرة ونشأن أن نستطيع تأجير مزارع مصر كلها مناطق حرة لتخزين بغير إيجار سنوي سبعة دولارات للمتر المربع من الأرض أو بإيجار سنوي قدره ١٨٠٠٠ (مائة وخمسة وثمانون ألف جنيه) للحداد الواحد، لو إستثمر هذا المبلغ في شراء سندات الخزنة بفائدة ١٢٪ سيصبح مائة ألفان الواحد بعد عشر سنوات هو ١٢٢ ألف جنيهًا أي أكثر من نصف مليون جنيه هذا بخلاف الترفيد الذي يحصل لمصاريف هيئة الإستثمار ١٢٪ من قيمة المنتج التي يتم تخزينها والتي تكفى لتغطية كل النفقات اللازمة لعمل الجنية الأساسية بالمنطقة ومبانيها والإشراف على إدارة المنطقة.

المسندة فيسمح للمشتري بسداد الضرائب المقررة على المنتج النهائي ثم يصدرة ما سبق سداؤه، وذلك بدلًا من إعالة التصدير إلى المنطقة الحرة ورد الرسوم من إعادة الإستيراد من المنطقة الحرة وسداؤه الضرائب المنخفضة. وسبق لمنظمة الممارك أن عالجت بعض التغيرات بنفس هذا الأسلوب عندما كانت مكونات المستورلات تخضع لضريبة جمركية بواقع ٢٠٪ فكانت الشركة المنتجة تخرج عنها نظام الدوريك ثم تعيد تصدير المستورلات للمنطقة الحرة وبعد ذلك يتم إستيراد المستورلات من المنطقة الحرة مفعلة أو بالخدمة المقررة بالتعرفة الجمركية.

ثالثًا: خلق وسيلة قانونية لتطبيق الإلتزامات التصديرية على المنتجات المصرية الصالحة لمصاريف جمركية على مختلفها تزيد من الضرائب والرسوم المقررة على المنتج الكامل طبقًا للإلتزام:

إحدى من المزاك أن السلع من منشأ إحدى دول إفريقيا الكوميسا أصبحت مفعلة وإختيارًا من يناير ٢٠٠٤ مستحقيق جميع السلع من منشأ الدول العربية مفعلة طبقًا لإفريقي تصدير التناول التجاري، وهذا يشار التناول إذا تم تصدير أي من السلع التي تحمل منشأ جمهورية مصر العربية إلى إحدى هذه الدول فإنها تخضع بالأسعار الجمركية بهذه الدولة فما هو الموفق لو تم رفضها من المستورد المصري أو الإفريقي وأقيمت لجمهورية مصر العربية وهي تعمل منشأ جمهورية مصر إحدى دول الإتفاق هل يغفل ألا يتم إعفاء هذه السلعة ومصر إحدى دول الإفريق ١٢٪

هل يغفل أن تستمع الإفريقية بالمنشأ التركي بمعنى إمكان تكلمة نسبة المكون الوطني بما يضاف إليه من خامات من منشأ أي من دول الإفريق ثم ترفض الممارك تطبيق الإفريقية على البضائع المصرية المرفوعة أو المستوردة من المنطقة الحرة لإفريقي بضمومها لاجدول التصريف قول غير مقبول، وغير متصور أن تميز المنتج العربي أو الإفريقي عن المنتج المصري الذي يجب أن يكون في متناول المواطن المصري في

هذا؟ فيعتبر إعفاء جزئي. الإقتراح يقدم للمنتج المصري تبسيط جديد يخفف منه عبء تمويل الرسوم الجمركية وضريبة المبيعات إذ أنه سداد يقدم ضمان لا يتعدى ٢٥٪ فقط من الرسوم المقررة على الرسالة فيما دعا الأقمشة يرتفع الضمان إلى ٥٠٪ فقط، وقد يكون الضمان هو أصول المنشأة أو التمدد الشخصي فلا يكلف المنتج مصاريف إصدار خطاب ضمان وعجز سيولة بالمصرف كضمان لخطيب الضمان أو سداد فواتر لا تخلف لخطية فرق اللطاة قد تصل إلى ١٧٪.

وهنا نؤكد أن من يقوم بالتصدير أن يتأثر مطلقًا بتغيرات التصريف لأنه سداد يسترد أي ضمانات أو رسوم يكون قد سدها للممارك فور التصدير ولا تنسى الدم المالي الذي تقدمه الحكومة لبعض المنتجات، أما من تضرر في التصدير فيجب أن نضميه من أثر المنظمة العالمية وإنتابه أولى بالمصاية ولا يجوز مطلقًا أن يسدد ضريبة جمركية على مستورمات إنتاجه تزيد من الضريبة التي تسد على المنتج المحلي المنطق الذي قد يكون مصنع في منطقة حرة ولم يعمل أي أعباء مالية، بل ربما يكون مدممة من دولة الإفريق قابلية للتفتيد ولا يتعارض مع القانون ونحن نعلم أن المصدر المصري يسترد الرسوم على التصدير مباشرة وفي حالة رفض الرسالة بالخارج يكون له الضمان عند الإفراج عنها إما بسداد الضرائب والرسوم التي تم إستيرادها أو بمصاريف محاسبه الراسنات الواردة بالفئة المقررة على المنتج النهائي، فإذا كانت تلك الفئة في صالحه فلا يوجد مانع من تطبيقه عليه.

ثانيًا: المدة ١٢٪ من قانون الممارك المعدلة بالقانون ١٩٧ لسنة ٢٠٠٢ والمكلفة لنظام الدوريك:

هذه المادة تحظى الحق للمستورد في رد الضرائب والرسوم المسندة بصفة قلعية إذا أعاد التصدير أو بإع المنتجات لجهة تخضع بإعفاء كلي أو جزئي ويمكن أن يجهز التصدير رد الضرائب والرسوم إذا كان المنتج النهائي يخضع لضريبة تصل من الضرائب

International (November 2004)

إعداد / ي. ع

إحتفلت هيئة ميناء الإسكندرية بيوم البحرية العالمي تحت شعار (التركيز على الأمن) وذلك في ٣٠ سبتمبر الماضي بمقر الهيئة بميناء الإسكندرية، وذلك بإيعاز اللواء / محمد أحمد إبراهيم يوسف رئيس هيئة ميناء الإسكندرية وبحضور اللواء/ محمد عبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية والبرق / تامر عبد العليم قائد القوات البحرية واللواء بحري/ شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحري، حيث رفعت أعلام الزينة إحتفالا بهذه المناسبة كما تم إطلاق صفارات البواخر لإستعراض الوحدات البحرية العاملة بالهيئة.

وأوضح أن جهود المنظمة لدعم الأمن البحري إنما هي جزء من مبادرات الأمم المتحدة نحو مواجهة الإرهاب والتي من أهمها قرار مجلس الأمن رقم ١٦٦٨ الذي أدان الإرهاب، وأشار إلى الجهود المبذولة من قبل الحكومات وأصعب صناعة السفن والتي وصلت إلى حد الإجماع على تنفيذ الاتفاقية الدولية لأمن السفن والموانئ، وعلى هامش الإحتفال نظمت هيئة الميناء معرضاً ضم بعض الشركات العاملة بقطاع النقل البحري لإظهار الخدمات التي تقدمها تلك الشركات، وإنتهى الإحتفال بإطلاق صفارات البواخر الموجودة بالميناء.

ثم تابعته أركان اللواء بحري/ مصطفى رفعت هلال مدير عام العلاقات العامة بالهيئة أن ميناء الإسكندرية قد إستقبل هذا الشهر حوالي عشر سفن سياحية وأن حركة السياحة في ازدياد مستمر وخدمات السائحين والزركاب تقدم لهم إلى أكل وجه

أهمية دور المنظمة لذينة الوسي بالبور المصري الذي تلعب صناعة النقل البحري والسفن في حياة الشعوب، مؤكداً على أن تحويل شعار المنظمة من (ضمان أكثر أمان وسافر أكثر نظافة) إلى (أمان وسافر وكفاءة الضمن في بحار نظيفة) وشعار هذا العام وهو (التركيز على أمن الميناء) إنما يعكس درجة التخطيط المستقبلية لأعمال المنظمة.



جانب من المعرض للشركة المتخصصة للمناويات

وأشار إلى بعض المخاطر التي تتعرض لها السفن مثل الإرهاب والقراصنة وبعض الجرائم الأخرى مؤكداً أن المنظمة قد أولت إهتمامها نحو إتخاذ الأساليب المناسبة لمقاومة أعمال الإهمال المتعمد من قبل

الاربابية للإستجابة على البعثات والسفن وذلك منذ عام ١٩٨٢ حتى الآن، أهل أنه قد تم عقد مجلس المنظمة في نوفمبر ٢٠٠١ للمراجعة

المابق وضعها لمقاومة الأعمال المخطورة، وتمت الموافقة على الاتفاقية الخاصة سلامة الحياة في أبحار كذا تم عقد مؤتمر دولي لميناء الإسكندرية في ديسمبر ٢٠٠٢ وفي نوفمبر ٢٠٠٢ تمت الموافقة على خطة عمل



حيث يتم فيها إحتفالاً بالشباب في منطقة الزركاب المؤقتة لميناء الإسكندرية البحرية ومن جوارها السياح والزركاب من خلال

المناويات والبحائن.

• تنفيذ مشروع التجارة الإلكترونية داخل الميناء مما يوفر مراقبة البعثات على السفن وتسهيل حركة تداولها. • إنشاء مركز عمليات هيئة ميناء الإسكندرية لإستقبال وإدارة الميناء، ليلاً ونهاراً بآب ٢٧. • مراقبة الإلكترونية لأبواب الميناء. • تحديث موازين ميناء الإسكندرية، والدخيلة.

• إنشاء منافذ تصل ميناء الإسكندرية والدخيلة بالطريق الدولي السريع دون المرور على الكنتة السكانية والمطويات خارج الميناء مما يسهل حركة النقل من وإلى الميناء ويحافظ على أمن الميناء.

مشيراً إلى الدور الكبير والمتنامية المستمرة في الإشراف على تلك المشروعات من قبل معالي وزير النقل الأستاذ الدكتور/ مصام حريف وقد قدم جزيل الشكر اللواء محمد عبد السلام المحجوب محافظ الإسكندرية على جهوده الفعنية ومشاركته الفعالة لإنجاز هذه المشروعات.

وحيث أن يوم البحرية العالمي هو يوم تحتفل به كل الدول الأعضاء في المنظمة البحرية الدولية وهم ١٦٤ عضواً في نفس التوقيت فقد قامت إدارة العلاقات العامة لهيئة الميناء بنوع كلمة الأمن العام للمنظمة السيد / إيفرموس مشوروس على المحضور، تضمنت كلمته بعض إشارات وأهداف المنظمة حيث أكد على

وقد قام بإلقاء كلمة رئيس هيئة الميناء اللواء بحري/ محسن محمد علي نائب الرئيس حيث أكد اللواء محمد يوسف أن أحداث الحادي عشر من سبتمبر كانت بمثابة الشرارة التي أصحلت دور أكثر حيوية للمنظمة البحرية الدولية لوضع معايير أكثر قوة لمواجهة الأعمال المخطورة التي تستهدف أمن السفينة والركاب والطاقم وضمان الأمن البحري بالميناء.



اللواء محمد أحمد إبراهيم يوسف

مشيراً إلى أنه قد تم الموافقة على عدة أساليب جديدة للامن وأنها وضعت بالفعل موضع التنفيذ منذ أول يوليو ٢٠٠٦ حيث يعتبر الكود الخاص بالسلامة (ISPS) هو الأكثر شيوعاً.

وأوضح أن تنفيذ مدونة الأمن بالموانئ شانه أن يعزز السلامة البحرية والأمن البحري وأن يصون أرواح الموجهدين على متن السفن أو على البر.

وأضاف أنه بالفعل جرى العمل بالعديد من المشروعات داخل ميناء الإسكندرية لزيادة كفاءة الأمن بميناء الإسكندرية والدخيلة وقد أشار إلى أبرز هذه المشروعات والتي منها:

• تنفيذ المراقبة بالكاميرات الإلكترونية بالمسطح الأرضي والمائي بميناء الإسكندرية والدخيلة مما يغطي تلالى أى خطر يمتدح الميناء.

• إزالة العشوائيات وإعادة تخطيط المناط.

• تزويد ميناء الإسكندرية والفيلة بكوازين الإلكترونية جديدة لتسهيل الحركة داخل الميناء ولتوفير الدقة في وزن





أسرة تحرير  
مجلة النواصات  
وجميع العاملين بها  
يعطون



السيد الريان  
إبراهيم عبد السلام الضاوي  
بالفة الغالية التي ألوها إياه  
الاستاذ الدكتور  
رئيس مجلس الوزراء  
بتعيينه نائباً  
لرئيس مجلس إدارة  
الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر  
متمنين لسيادته دوام التقدم والإزدهار

الكاظمي الصحفي محمد شاكر وهرمه واد شليبي  
يتقدمان بخالص الشكر والتقدير  
إلى أسرة مستشفى جمال عبد الناصر للتأمين الصحي  
وعلى رؤسائها العالم الكبير ورجال الإنجازات الكبرى بهذا الصرح الطبي



د. شريف عابدين

الاستاذ الدكتور عمر الفاروق الغضائني  
مدير عام المستشفى  
ومرأس مدرسة الإدارة الطبية الحديثة بالتأمين الصحي  
بالإسكندرية  
كما يتقدمان إلى نائبة الجراحة



د. عمر الفاروق الغضائني

الاستاذ الدكتور شريف عابدين  
رئيس أقسام الجراحة  
وعالم الجراحة وصاحب الأصابع الذهبية والظفر الإنساني  
الإشجع.

والى أسرة التمريض بالجراحة والعلاقات العامة والإخصائين الإجتماعيين وإدارة الأمن على كريم رعائهم

لشفيق حرزه يحيى شليبي  
في الجراحة الناجحة والإبرامية الفالقة  
ويشكران أسرة إدارة منطقة غرب الدلتا برئاسة

الدكتور محمد حازم حلمي  
رئيس المنطقة.

دامين الله جميعاً أي يوفهم في ظل قيادة

الدكتور مصطفى عبد العاطي  
رئيس هيئة التأمين الصحي

والدكتور محمد عوض تاج الدين  
وزير الصحة.

## منه كتاب ... صفحة

تقديم / إيمان العرجاوي

... من مجموعة نشرات ودوريات كثيرة عن محافظة البحيرة اخترت بعض المعلومات البسيطة عن هذه المحافظة الجميلة، خاصة عندما وجدت أن يوم ١٩ سبتمبر وهو العيد القومي لهذه المحافظة قد مر ببدء شديد دون أن يكون هناك اهتمام يذكر في وسائل الإعلام المختلفة. وقد أختير هذا اليوم تخليداً لذكرى انتصار أهالي مدينة رشيد بقيادة علي بك السلاطني على الحملة الإنجليزية بقيادة فريزر.



متحف بريطاني مع مجموعة أخرى من الآثار المصرية القديمة من الأسرة الثامنة عشر، من بينها نفوس الطريق ولكن ومسيب نفوق الأساليب الإعلانية والدمائية وإرتفاع مستوى الخدمات يمثل هذه البلاد يتدفق إلى إنجلترا وفرنسا مثلاً ملايين السياح الذين يتوافدون إليها سنوياً مع أنهم لو علموا روعة الحضارة المصرية وجمال الطبيعة المصرية في كل محافظات مصر وليس فقط الأقصر والفيحة وسيناء لعادوا إليها كل عام ليستمتعوا بمنظر جديدة ويكتشفوا مناطق جديدة للجمال

والى أن تنتقل مرة أخرى حول البحيرة يعني أن نلحق إلى هذه المحافظة في كل عام يعني نلحق إلى زيارته والإعجاب برونه الطبيعية والآثار وإيضاً البشرية التي الإهمام العالي التي تتناسب مع مساحته ومواردها الثمينة والبشرية وسوت يقع الوات في شاه الله ليعريف من البحيرة التي تعرف عليها الفكر والذكر

ومن الآثار القبطية برشيد أيضاً: دير الصريان وكنيسته مارمرقس الرسول وفي مشهور كنيسة العلاك ميخائيل. ومن الآثار القبطية بوادي الخنزون: دير الأنبا (مقار يونس) أبو مقار، الأنبا يهوى، البراموس. ونلاحظ أن هذه المنطقة من الأبرية وحدها لم يهتموا إستثمارها سياحياً لأصبحت مزاراً لآلاف من السياح من الأوروبيين وأيضاً لأصبحت بزيارة كبيرة في الغفل القومي، خاصة وأنها مناطق غير متعارف عليها بالنسبة للفرطة السياحية العالمية... وأما مثل ونحن لم نغادر كلمات هذا المقال، فكما حدث مع حجر رشيد وهو في الأصل مصري فرعوني في إكتشافه بواسطة عالم فرنسي ثم تم الاحتفاظ به وعرضه في

الأراضي الحليدية. ومن الآثار الإسلامية الرواشة بالبحيرة: مسجد أبو منصور برشيد وهو المعروف أبو النضر من أبناء كبرياء على بن أبي طالب كرم الله وجهه ويقع على شاطئ رشيد مباشرة وقد أُنشأ عام ٨٧٠ هـ قلعة قايتيبي (برشيد) أنشأت في عهد قايتيبي عام ٩٠١ هـ وهي التي عثر بها الفخايف الفرستى على حجر رشيد وتم فك رموزه على يد العالم الفرنسي شامبليون بعد دراسة إستغرقت ٢٣ عام وهو موجود الآن بالمتحف البريطاني... وبها مساجد مثل: مسجد تغول، المساجد، سيدي علي الخليل، مسجد العباسي، بالوتر، مسجد الجندى، العربى، الصامت، الشيخ فتا. من المنازل الأبرية برشيد: منزل حسين عرب كلى، منزل عصفور، مجموعة الأسكندرية.

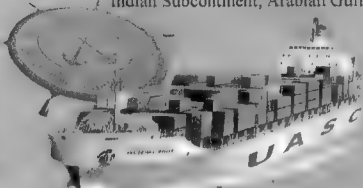
وتقع محافظة البحيرة في موقع متميز من جمهورية مصر العربية في غرب الدلتا يحدها من الشمال البحر الأبيض المتوسط ومن الشرق نهر النيل ومن الغرب مصرات الغربية ومن الجنوب محافظة الفيحة ومساحتها ١,٧٥٧ كم ٥ وهدد سكانها يقترب من ٥ مليون نسمة وقد حتمتج القارئ من هذا الكم الهائل من المميزات الطبيعية والأثرية التي تتمتع بها هذه المحافظة الثرية بمعزل الكلمة، فمن أحد هذه المميزات الطبيعية تبع مصر أو بشر أيوب بوادي الشظرون تحديداً يستمتع طريق الإسكندرية القاهرة الصحراوي وهو عبارة عن بحيرة شديدة العملة تتدفق بداخلها عين عذبة من أعلى المياه طعمها ولونها يتبع إستمائها والإستغلة منها في مجال الإستشفاء من بعض

**RAFIMAR**

International Multimodal Transport (RAFIMAR) S.A.E.  
النقل الدولي المتعدد الوسائط (رافيمار) ش.م.م.

**UASC****Sailing Schedule August 2004****Dekheila Port****Service Provided**

West Mediterranean, North Europe, USA, North Africa, Far East,  
Indian Subcontinent, Arabian Gulf, Red Sea, Scandinavian Ports.

**Alexandria:**

9 Orabi Square, 11th floor,  
Al-Khalig Bldg. Al-Manshia, Alexandria.  
Tel: (2 03) 4840216  
Fax: (2 03) 4840218  
Tlx: 55650 ARBTS UN  
E-mail: rafimar@rafimar.com  
Web Site: www.rafimar.com

**Financial Office:**

3 Youssuf Adat St. (Ex Aly Amin St.)  
1st floor - Al Rami Station  
Alexandria Egypt  
Tel: (2 03) 4860808 / 4869809 4869806  
Fax: (2 03) 4869807

**Cairo:**

18 El-Ohour Building  
3rd floor, Salah Salem Road, Cairo.  
Tel: (202) 4033292/3/4  
Fax: (202) 4010203

**Port Said:**

68 Salla Zaghloul st,  
Eugenie Tour, 3rd floor  
Port said  
Tel: (2 066) 338354  
Fax: (2 066) 329054

**Suez:**

8 El-Safa st, 2nd floor,  
Port Tawfik, Suez  
Tel: (2 062) 335993  
Fax: (2 062) 227814

M/V	VOY	ETA	ETD
HAMMURABI	X317W	07/09/04	08/09/04
Q.I.A. FUJAA	X318W	14/09/04	15/09/04
K.I.A. WALEED	X319W	21/09/04	22/09/04
TO BE NOMINATED	X320W	28/09/04	29/09/04
TO BE NOMINATED	X321W	05/10/04	06/10/04
AL WAJBA	X322W	12/10/04	13/10/04
AL MARIYAH	X323W	19/10/04	20/10/04

\* This schedule is subject to change due to weather conditions or other unforeseen causes.



Contact us





أسرة تحرير مجلة إنترناشيونال  
وجميع العاملين بها  
يتقدمون بأخلص التهاني القلبية  
للسيد اللواء بحري  
محفوظ طه مرزوق



بثقة القيادة السياسية على تعيينه  
رئيساً لمجلس إدارة  
الهيئة العامة لموانئ البحر الأحمر  
متمنين لسيادته دوام التقدم والنجاح  
في موقعه الجديد.



في ظل القيادة الرشيدة  
لفخامة الرئيس

محمد حسني مبارك  
رئيس جمهورية مصر العربية



# العين السفينة

## اول زيارة للدكتور عصام شرف

في اول زيارة يقوم بها لميناء السفينة أكد الدكتور/ عصام شرف وزير النقل أن ميناء السفينة يمثل نقلة نوعية هائلة للموانئ المصرية وبذلك تنتقل تلك الموانئ من المفهوم التقليدي للميناء إلى المفهوم الأشمل والأوسع ليمثل بذلك حلقة لوجستية هامة وهوية في النشاط الاقتصادي.

وأكد الوزير اهتمام الدولة لتطوير الموانئ البحرية والتي تمثل بوابات رئيسية لتجارة مصر الخارجية ، وأضاف الوزير أثناء تفقده لميناء السفينة بمرافقة اللواء / سيف الدين جلال محافظ السويس واللواء/ شيرين حسن رئيس قطاع النقل البحري واللواء / محفوظ مرزوق رئيس هيئة موانئ البحر الأحمر والإبان / أسامة الشريف رئيس مجلس إدارة شركة تنمية ميناء السفينة : أن ميناء السفينة يأتي في طليعة الموانئ الحديثة كما أن هناك خطة شاملة لتحسين الأداء ورفع القدرة التنافسية في مواجهة موانئ المنطقة المحيطة

السادة الضيوف في جولة تفقدية



الإبان أسامة الشريف يقوم بعرض المخطط العام للميناء 2020



وأشاد الوزير بحركة التطوير والتحديث الشاملة والمستمرة والتي لا تتوقف بميناء السفينة الذي يدار إلكترونياً وفق أحدث النظم العالمية المتطورة وأوضح أن ميناء السفينة ساهم بقوة في وضع مصر على قائمة الدول المتخصصة في صناعة النقل البحري ومناولة البضائع عالمياً باستخدام أحدث تكنولوجيا المعلومات .

تفقد الوزير على مدى ساعتين سبيل العمل في الميناء واستمع إلى شرح تفصيلي من الإبان أسامة الشريف حول المشروعات الجديدة التي تجري تنفيذها حالياً وخطة الميناء حتى عام ٢٠٢٠.



وأوضح الإبان الشريف أن الميناء يتفرد بعمقيرة المكان فهو يقع على ساحل البحر الأحمر ويبعد عن ميناء السويس ٤٠ كم والقاهرة ١٢٠ كم على مساحة ٢٤ ألف كم.

قال الشريف أنه منذ إنشائها المرحلة الأولى في أكتوبر ٢٠٠٢ وإدارة الميناء تحرص على إدخال أحدث تكنولوجيا المعلومات في الإدارة الحديثة . ويتم إتباطه إلكترونياً بين الميناء وكافة الجهات المختصة

الإبان أسامة الشريف أثناء عرض المشروعات المستقبلية للشركة



## مصيصة الاستثمارات العالمية وزير النقل لميناء السفن

مثل الجمارك وهيئة الرقابة على الصادرات والواردات  
وأجهزة الأمن وهيئة موانئ البحر الأحمر وشركات  
الملاحة بهدف تيسير الإجراءات للمتعاملين مع الميناء  
بأسرع وقت ممكن.

وأشار الريان الشريف إلى أن الشركة تضح استثمارات  
ضخمة لأعمال البنية الأساسية تصل إلى ١.٧ مليار دولار  
على مدى العشرين عاماً القادمة مما يترتب عليه تشغيل  
٢٥ ألف عامل بصورة مباشرة و ٨ أضعاف هذا العدد بصورة  
غير مباشرة وأكد الريان الشريف أنه من المقرر جذب  
استثمارات أجنبية تزيد على ٨ مليارات دولار عند إنهاء  
أعمال تطوير الميناء بما يحقق قيمة مضافة للاقتصاد  
القومي ٦.٤ مليار دولار سنوياً اعتباراً من ٢٠٢٠.



الوزير ورافقه يستمعون لشرح الريان أسامة الشريف

وتم عرض ملخص للمشروعات الاستثمارية التي تم دراستها والإتفاق عليها مع  
شركات ومؤسسات دولية لتنفيذها في المرحلة القادمة باستثمارات ١٥ مليار دولار .  
كما أوضح أن نصيب السفينة من نقل الحاويات وصل هذا العام إلى ٢٩٠ ألف حاوية  
تزيد إلى ٤٢٠ ألف حاوية العام القادم ومن البضائع الصب ١.٥ مليون طن ترتفع إلى ٢  
مليون طن عام ٢٠٠٥.

ثم شاهد وزير النقل معمل الفحص والمراقبة بالسفينة والذي تم تشغيله  
بشكل تجريبي بتكلفة ٤٣ مليون جنيه.



وزير النقل والوفد المرافق في غرفة التحكم

لقطة تذكارية للسادة الضيوف أمام الرصيف الأول



في نهاية الزيارة الريان أسامة الشريف يودع وزير النقل



## زيارة مهندسى الحجر الزراعى لميناء السفنة

في الرابع عشر من سبتمبر نظمت وزارة الزراعة الإدارة المركزية للحجر الزراعي برنامجاً بعدد ٢٣ مهندس من الحجر الزراعي

من عدة دول تشمل أفريقيا وأمريكا اللاتينية وآسيا والدول العربية لزيارة ميناء السفينة للوقوف على أحدث النظم التكنولوجية في إدارة وتشغيل وإجراءات الحجر الزراعي بالميناء وكان بصحبته لفيف من رؤساء الإدارات المركزية للجسر الزراعي بجمهورية

بإضافة الدكتور صلاح الدين شريف  
رئيس الإدارة المركزية للحجر الزاوي  
بالوزارة الذي سبق وأن زار ميناء  
السفنة ومعاينها وإبدى إعجابه الشديد  
بالمعامل والأجهزة المجهزة بها.

السادة الضيوف بتوسطهم الاستاذ محمد خليفة  
مساعد رئيس مجلس الادارة



## اخيار متنوعة

النموس بالثقل النمرى

صرح الدكتور عصام شرف وزير النقل بأن الوزارة  
تتبع البنية الأساسية من قبل استئيل لإقامة خطوط ملاحية  
على أعلى مستوى من التكنولوجيا المتقدمة ، وذلك  
تتبع رؤية الحركة السياحية ، بحسب  
تتبع الحركة العمودية على الطريق المرورية ولحماية  
تتبع منها ، أكثر استئيل إلى أن يود منها  
البنية التحتية ، في تطوير استئيل إلى أن يود منها  
تتبع الركاب ، البنية التحتية إلى أن يود منها  
تتبع عام ، ٢٠٠٧ ، ويتتبع البنية التحتية من تطوير  
الحركة لتتبع من البنية التحتية إلى أن يود منها  
تتبع البنية التحتية من البنية التحتية إلى أن يود منها  
وزارة النقل ، وزير ، البنية التحتية لتتبع البنية التحتية  
التتبع ، كما تمت البنية التحتية لتتبع البنية التحتية  
التتبع

وتقوم شركة وادي النيل المشتركة  
مع اسوان بتفصيل أعمال لتطوير  
الآلة مع زيادة عدد استعمالات  
الآلة مع نفس ثمنها بعد التصنيع  
حتى تدفعها اسوان بطول  
٢٥ كيلو متر يسير نفس ثمن  
المحرك بحد.

**نشانی پست:** ۱۳۱۳۱۳۱۳۱۳۱۳

صرح المهندس أحمد المغربي وزير  
السياحة بأن عدد السياح في العام  
الماضي وصل إلى  
٦ ملايين سائح ،  
ونأمل في أن يصل  
المعدل إلى ١٥  
مليون سائح في  
المشر سنوات  
القادمة بمعدل  
٧,٢ / نمو  
وأشار الوزير إلى  
أن زيادة عدد  
السياح يتطلب



أحمد المصطفى



عوضاً عن شجرة

جامعة القصص العلية بالامم

استفتت جمعية قصر مطويادس في مكتبة الإسكندرية  
يكون مقر مؤسسة لحوار الأرومونيوطي (أناليس)  
كشروع مشترك بين مكتبة ومعهد السويدى لحوار  
بين حضارات وثقافات وأبى. وقد لتعميق التفاه  
بين شعوب الأسيوطي وشعوب الشرق الأوسط وشمال





# شركة العامرية للمخازن الجمركية

## Amria Bonded Warehouses Co.



Mariot - Alexandria - Egypt

كينج مريوط - الاسكندرية

شركة العامرية للمخازن الجمركية

AMRIA BONDED WAREHOUSES Co.

شركتنا

تتمتع الشركة التي يساهم القطاع الخاص في انشائها بمنطقة الاسكندرية والوجه البحري بظلال الميناء الحرة  
والتي تتميز بموقعها المتميز على الطريق الدولي الجديد الذي يربط الاسكندرية بالقاهرة  
والبحر المتوسط، وبمساحة تبلغ ١٠٠٠٠ متر مربع، وبمبنى إداري ومساحات تخزينية واسعة.

- ١- تزويد الشركة بأحدث معدات السلامة والصحة المهنية والدفاع المدني لضمان سلامة مصالح عملائها.
- ٢- إدارة واعية ومدربة ذات خبرة كبيرة في هذا المجال ..

### نشاط الشركة :-

- ١ تخزين جميع انواع الحاويات الفارغة والمملوءة بجميع انواع البضائع الواردة والتراخيص للعملاء.
- ٢ توفير ساحات مكشوفة ومخازن مغلقة بأسعار تنافسية وبمساحات كبيرة.
- ٣ تجهيز ساحات خاصة لتخزين الحاويات الفلجة والمبردة.
- ٤ تخزين السيارات بجميع انواعها واللاتش والمعدات والسحب لاي
- ٥ إمكانية السحب الجزئي للرسائل حسب الحاجة بدون حد أقصى .

- ١ تفريغ مشمول الحاويات لحظة وصولها بالمخازن او الساحات وإعادة الفراغ فور التفريغ مما يوفر للعميل غرامات التأخير .
- ٢ استقبال وتعبئة الحاويات بالبضائع الصادرة .
- ٣ تقديم الخدمات المطلوبة بتسهيلات شديدة تتميز بالسهولة والسرعة والمرونة .
- ٤ بما مجمع جبركي متكامل لنمو الاجراءات الجمركية في اسرع وقت وبطريقة مميكنة متصلة بالحاسب الآلي لمصلحة الجمارك .

موقعنا :-

- ١ الموقع على تلاقى الطرق ( القاهرة - الإسكندرية - برج العرب )
- ٢ القرب من المناطق الصناعية وخاصة برج العرب ومدينة السادات



Head Office, Borg Elarab Road From Alex /Cairo  
Desert Road - King Mariot

Tel : (03)4485670 - 4485671 - 4485672

Fax : (03)4485675

Mobil: 012 394 2216

E-mail: ragabnet@intouch.com

الإدارة : أول طريق مدينة برج العرب المتفرع من طريق  
إسكندرية

القاهرة - الصحراوي كينج مريوط - الإسكندرية

ت. ٤٤٨٥٦٧٠ - ٤٤٨٥٦٧١ - ٤٤٨٥٦٧٢ (٠٣)

فاكس : ٤٤٨٥٦٧٥ (٠٣)

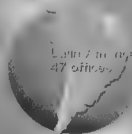
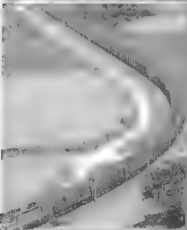
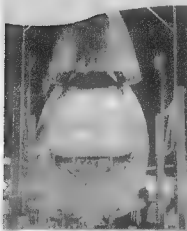
موبيل : ٣٩٤٢٢١٦ (٠١٢)

# AFIFI

## WORLD TRANSPORT

AFIFI

AFIFI



### Services Offered in

#### IMPORT & EXPORT

Arrange of Air-and Oceanfreight-shipments from almost anywhere in the world under complete supervision.  
Coordination and handling of Crosstrade-shipments for customers in Egypt

Worldwide coordination, arranging and transportation of project and entire Plants up to jobsite Controlling and monitoring of cargo from Egypt and also from suppliers located overseas.

Panalpina does operate its own worldwide communication-network.

17, PORT SAID STREET-ELSHATBI-ALEXANDRIA-EGYPT.

e-mail: mail@afifiworld.com

web site: www.afifiworld.com

TEL: +2(03)5905730

+2(03)5928123

FAX: +2(03)5923797

+2(03)5901521

## اصبحت Novacel علامة الزعامة العالمية الكاملة لشراخ حماية الأسطح

عندما حصلت الشركة الفرنسية Novacel عام ٢٠٠٠ على  
حيازة قسم حماية الأسطح في الشركة الأمريكية Hex

للقب هذا النشاط تصدت إسم Hex  
Novacel ومنذ الأول من مايو ٢٠٠٤  
، أصبح إسم فرع شركة Novacel في  
أمريكا الشمالية هو Novacel Inc  
رائدة صناعة شراخ حماية  
الأسطح، تتفخر شركة Novacel Inc  
بمحصولها على لقب الزعامة  
العالمية لشراخ الحماية ، وهي تمثل عامل قوى في  
الأداة الإبداعية العالمية وتسويق شراخ الحماية Novacel.



## شركة WIRQUIN تقدم: مصفاة JAMES الجديدة أول مصفاة صرف حوض الإستحمام عالية التدفق بفتحات متعددة الإتجاهات

تعد WIRQUIN شركة متخصصة في تصميم الأنواع  
والأكسومات الصحية الخاصة بتهجين الصمامات،  
نورات المياه والمطابخ. وقد قامت بتصميم إنتاجها  
الجديد JAMES هو أول مصفاة حوض إستحمام عالية  
التدفق بفتحات صرف متعددة الإتجاهات ، فهي إطار  
كونها ثورة حقيقية ، فإن فئات الصرف متعددة  
الإتجاهات تسمح بتوافقها مع

جميع التصميمات سواء كان  
نظام الصرف أفقي أو رأسي  
أو مائل في أى إتجاه.  
هذا وتتمتع مصفاة JAMES  
بكونها شديدة التجانس في  
إطار سهل حيز تثبيت. إذ  
تتوافق مع أغلبية أنواع  
قواعد أحواض الإستحمام المطروحة في الأسواق سواء  
كانت فائقة التدفق أو قياسية التصميم (من الفخار،  
الصلب العظمي بطلاء من مادة الإينجل أو خامات  
مصنعية) . أما بالتصميم لفتحات الصرف متعددة  
الإتجاهات فهي توفر تدفق فائق السرعة علماً بأن معدل  
الصرف يصل إلى ضعف متطلبات معيار FN EN الذي  
يستلزم ضمان معدل لا يقل عن ٢٤ لتر / دقيقة.



## بينالي مسمي ومقدمي الزينات ، في الفترة من ٢٧ إلى ٣١ يناير ٢٠٠٥

بارك فلورال : سيحتفل بينالي مسمي ومقدمي الزينات  
العام القادم بمرور ٤٠ سنة على إنشاء في مساحة كبيرة  
خضراء بباريس بينالي مسمي ومقدمي الزينات.  
حديقة ملكية على مستوى الحدث، لمظاهرة  
في غاية الرقي.



يحتل اليوم بينالي مسمي ومقدمي  
الزينات مكان اللقاءات العالمية على أعلى  
المستويات الخلفة قطاع الزينات الفاخرة  
والهياكل الداخلية. الملتقى العلمي  
للإتجاهات الحديثة ومصدر إلهام لكل  
المصممين ، فريسيين وأجانب وبهذا يستطيع بينالي جذب  
الانتباه . والدليل بالأرقام : ١٦٠ عارض و ٣٠٠٠ زائر منهم  
١٧٠٠٠ مهنيين قادمين من فرنسا والعالم اجمع في مساحة  
٢٢٠٠ متر مربع في المعرض الأخير.

## TERREAL في خدمة إبداعات المهندسين المعماريين

### من خلال تقديم مفهوم جديد لتصميمات حديثة

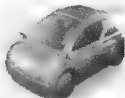
إستطاعت شركة TERREAL خلال شهرين عاماً أن تكون أكبر  
جهة متخصصة في تقديم خامات الخرف  
الخاصة بتغطيتها وأجهات المباني. إذ تقدم  
TERREAL خبرتها في خدمة المهندسين  
المعماريين الأكثر طموحاً من خلال  
مصاميتهم في مشاريعهم الإبداعية.  
وبفضل أحدث إبتكاراتها المالية. توفر  
شركة TERREAL للمهندسين المعماريين  
حرية كبيرة في التعبير عن خلال تنوع  
الخيارات الجمالية للتصميمات.



هذا وتقدم الشركة الفرنسية TERREAL  
سلسلة متنوعة من خامات الخرف الموجهة لتغطية وأجهات  
المباني. فهي توفر شراخ صغيرة الحجم بطلاء خارجية  
أحادية حيث تتمتع بسهولة التركيب مع وزن خفيف في  
إطار تكلفة إقتصادية بسيطة .  
كما توفر الشركة شراخ تغطية كبيرة الحجم (بطول ١٥٢  
سم وبارتفاع ٤١ سم) حيث تتيج لأجهات المباني  
تصميمات معمارية معاصرة جداً.

## شركة SNECI الرائدة في الخدمات الهندسية والتجارية لمكونات السيارات تفتح أبواب السوق الفرنسي

تعد SNECI شركة فرنسية متخصصة منذ خمسين عاماً في الخدمات الهندسية والتجارية في مجال مكونات السيارات  
، فهي تقوم بتزويد الجهات الدولية المتخصصة في تصنيع مكونات وقطع غيار السيارات من خلال مساعدتهم على  
دخول أسواق جديدة فضلاً عن العمل على تطوير المبيعات لدى العملاء الرئيسيين في قطاع  
السيارات. وفي إطار تلوية متطلبات العملاء في مجال السيارات ، قامت شركة SNECI  
بتطبيق سياسة خاصة لتحديد إحتياجات كبار العملاء في قطاع السيارات فضلاً عن تعريف  
أفضل إستراتيجية لكسب ثقة العملاء ودخول أسواق جديدة من خلال إبرام عقود مرعبة.  
وبفضل إبرام ربط بين جميع المنتجات التي تتولى إدارتها ، تتمتع شركة SNECI بكونها  
أفضل ضمان لدخول السوق الفرنسي بالنسبة لشركائها من جهات تصنيع المكونات إذ  
يرجع الفضل في ذلك لخبرتها العميقة في سوق السيارات الفرنسي وملحقاته.



# أخبار المرم الرابع

## مكتبة الإسكندرية تستضيف مسابقة للرسم الإبداعي

إستضافت مكتبة الإسكندرية يوم ١٢ أكتوبر ٢٠٠٤ مسابقة الرسم الإبداعي في الأماكن المفتوحة، وهي مسابقة للرسم الفوري أقامتها الإدارة المركزية للطلائع، والإدارة العامة للبرامج القومية بوزارة الشباب. شارك في المسابقة حوالي ١٦٠ من طلائع مراكز الشباب في محافظات مصر كلها، ومن بينهم طلائع مراكز الشباب في مدينة الإسكندرية، الذين تتراوح أعمارهم بين ٨ إلى ١٨ سنة. قام الأطفال برسم وتصميم لوحات فورية عن نصر، وأسماء، وإنجازات، حرب أكتوبر المجيدة، وقام أساتذة من كلية الفنون بتصاميمهم بالإسكندرية بالتعاون مع الرسومات المقدمة من الطلائع، واختيار الفائزين، وتسليمهم الجوائز.

## مكتبة الإسكندرية

### وشهر رمضان المبارك

بمناسبة حلول شهر رمضان الكريم، تقرر تعديل مواعيد زيارات الجمهور لمكتبة الإسكندرية، حيث تفتح المكتبة أبوابها للجمهور يومياً من الساعة العاشرة صباحاً حتى الساعة الثانية بعد الظهر ما عدا يومي الجمعة والثلاثاء فهي مغلقة.

## إتفاقية تعاون بين مكتبة الإسكندرية والمكتبة الوطنية في بيلاروسيا



زار مكتبة الإسكندرية يوم الأربعاء الموافق ١٢ أكتوبر السيد Dr. Sergei Mikhnevich مدير بيلاروسيا بالقاهرة، وذلك لتوقيع إتفاقية تعاون بين المكتبة القومية لجمهورية بيلاروسيا (روسيا البيضاء)، ومكتبة الإسكندرية. تنص الإتفاقية على التعاون في المجالات العلمية والفنية المختلفة، المتعلقة بالإتفاقية في الفهارس، وتبادل الكتب والمطبوعات، بالإضافة إلى إقامة المعارض والشوات والمؤتمرات المشتركة.

وقد صرح السفير طاهر خليفة رئيس قطاع العلاقات الخارجية بالمكتبة بأن هذه الإتفاقية تتضافى مع الدور المنوط بالمكتبة وهو الحوار والعمل على فهم الرأي الآخر في إطار ثقافي وبحتي، كما أن مكتبة الإسكندرية تهدف إلى توطيد علاقتها مع كل المكتبات العامة في جميع أنحاء العالم. وقد أعرب السيد Dr. Sergei Mikhnevich عن مدى سعادته بهذه الإتفاقية، إذ أن اهتمام روسيا البيضاء بمكتبة الإسكندرية لم يأتني من فراغ بل لها تصويبه مكتبة من مخزون معلوماتي وثقافي هائل من مخطوطات نادرة ومعارض وكتب ومتاحف. وقد قامت المكتبة القومية بإهداء مجموعة كتب مختارة لمشاهير كتاب وشعراء روسيا البيضاء لمكتبة الإسكندرية وذلك توطيداً لهذه الإتفاقية المبرمة.



## \*\* LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS INDIAN CONTINENTAL / FAR EAST / USA WESTCOAST AND JAPAN PORTS

### NOVEMBER 2004

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
MV HOWARD BRIDGE	35E	01/11/04	PSD
MV EVER GENTLE	19E	03/11/04	PSD
MV LIONS GATE BRIDGE	17E	06/11/04	PSD
MV RIALTO BRIDGE	07E	06/11/04	PSD
MV GLORY BRIDGE	66E	08/11/04	PSD
MV INDIA LOTUS	02E	10/11/04	PSD
MV EMPRESS PHOENIX	40E	13/11/04	PSD
MV GENOA BRIDGE	14E	13/11/04	PSD
MV YML LONGEVITY	66E	15/11/04	PSD
MV YML PROMINENCE	16E	17/11/04	PSD
MV EMPRESS SEA	40E	20/11/04	PSD
MV SUEZ CANAL BRIDGE	13E	20/11/04	PSD
MV YML OCEAN	66E	22/11/04	PSD
MV TBN	24	11/04	PSD
MV LONG BEACH BRIDGE	14E	27/11/04	PSD
MV SAN PEDRO BRIDGE	38E	27/11/04	PSD
MV YML GALAXY	47E	29/11/04	PSD

## LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS FAR EAST / EAST MED PORTS. NOVEMBER 2004

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	PORT
MV BREMEN SENATOR	05	03/11/04	PSD
MV YML SKY	18	10/11/04	PSD
MV YML PEOPLE	14	17/11/04	PSD
MV QI YUN HE	30	24/11/04	PSD

مكتب يورسيدي، ١٣ شارع الجمهورية بطنين، ٠١٦٠٢٥٨٨٥ / ٠١٦٠٢٥٩٧٧ / ٠١٦٠٢٥٩٧٦  
مكتب فهدا بيجان شركة الماريتا تيليفون / فاكس / ٢٢-٢٢١ (٧)  
الفرع / القاهرة - يورسيدي / السويس



## LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS WEST BOUND NOVEMBER 2004

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	ROUTATION
MV YML LONGEVITY	66W	30/11/04	PSD GOA / YML PSD
MV EMPRESS SEA	40W	06/11/04	NAP GOA FOS BCN / YML
MV SAN PEDRO BRIDGE	38W	13/11/04	NAP GOA FOS BCN / YML
MV YML OCEAN	66W	19/11/04	PSD GOA / YML PSD
MV YML GALAXY	47W	16/11/04	PSD GOA / YML PSD
MV EMPRESS HEAVEN	31W	20/11/04	NAP GOA FOS BCN / YML
MV YML COMFORT	74W	27/11/04	PSD GOA / YML PSD
SHANGHAI	62W	27/11/04	NAP / YML / FOS BCN / YML

## LONG TERM SCHEDULE FOR YML VESSELS NORTH CONTINENTAL PORTS. NOVEMBER 2004

NAME OF VESSEL	VOY	ETA	ROUTATION
MV SUEZ CANAL BRIDGE	12W	01/11/04	RTM HAM FXT ANTIPR PSD
MV MING GREEN	25W	02/11/04	PSD RTM FXT HAM LHM
MV SC MAHINA	06W	07/11/04	BCN FXT RTM HAM / CGO
MV LONG BEACH BRIDGE	13W	08/11/04	RTM HAM FXT ANTIPR PSD
MV MING ORCHID	30W	09/11/04	PSD RTM FXT HAM / CGO
MV GEORGE WASHINGTON BRIDGE	73W	14/11/04	BCN FXT RTM HAM / CGO
MV TBN	12W	15/11/04	RTM HAM FXT ANTIPR PSD
MV MING COSMOS	13W	16/11/04	PSD RTM FXT HAM / CGO
MV TBN	22W	22/11/04	BCN FXT RTM HAM / CGO
MV JAMES RIVER BRIDGE	15W	22/11/04	RTM HAM FXT ANTIPR PSD
MV SHANGHAI BRIDGE	16W	23/11/04	PSD RTM FXT HAM / CGO
MV EVERGENT E	20W	26/11/04	BCN FXT RTM HAM / CGO
MV SUEZ CANAL BRIDGE	13W	26/11/04	RTM HAM FXT ANTIPR PSD
MERCURY BRIDGE	30W	29/11/04	PSD RTM FXT HAM / CGO

الإسكندرية / ٢ شارع فرانك جادة / المنطقة / محطة الرمل / ١٨٣٩٥١١ - ١٨٣٩١٣٩ / ١٨٣٩٥١١ - ١٨٣٩١٣٩  
١٨٣٩٥١١ - ١٨٣٩١٣٩  
فاكس / ١٨٣٩٥١١ - ١٨٣٩١٣٩ / ١٨٣٩٥١١ - ١٨٣٩١٣٩



# التأجير التمويلي

بقلم محاسب سعيد رجب شرف



قد تضطر إحدى المنشآت إلى مبلغ معين من المال لإنشاء جزء من إنتاجها الأساسية ويكون لها لديها من مال يمين يكافئ لتلبيح بهذه الإنشاءات فتضطر إلى اللجوء إلى التمويل عن طريق التأجير التمويلي.

والتأجير التمويلي هو صورة من صور التمويل العيني حيث يقوم المؤجر وهو عادة مؤسسة تمويلية متخصصة في شراء المعدات والآلات التي يحتاجها ويحدها (شركة المشروع) وفقاً للمواصفات التي يعيها ويحدها الأخير على أن يقوم المؤجر بتأجير هذه المعدة أو الآلة إلى المستأجر مقابل الأجرة.

العمل أو تصريفها الأموال إلى غلط في اختيار الأموال المؤجرة أو إلى تمكن المورد أو المقاول أو الغير من التعرض للمستأجر على أي وجه في الإنشاء بالأسواق المؤجرة.

**فائدة الزيادة المتأجر:**  
- إن الالتزام بالاستعمال وصيانة وإصلاح الأموال المؤجرة بما يتفق مع الإفراض التي أعدت لها وبما تلتزمه الأصول الفنية للمستأجر على أي وجه في الإنشاء بالأسواق المؤجرة.

ب- يلتزم المستأجر بأخطار المؤجر بما يطرا على الأموال المؤجرة من موارض تمنع الإنتفاع بها كلياً أو جزئياً.

ج- يدفع المستأجر لأحكام المادة ٢٤١ عقوبات الخاصة ببطانة الآلات والتبديد.

د- يتحمل المستأجر المسؤولية المدنية الناشئة عن الأضرار التي تسببها الأموال المؤجرة.

هـ- يظل المال المقاول المؤجر مستقلاً بطبيعته حتى ولو كان المستأجر أثبت أو أنه يباعها.

و- يلتزم المستأجر بداء الأجرة كاملة حتى ولو لم يستلج المستأجر بأعمال المؤجر طالما أن السبب لا يرجع إلى المؤجر.

ز- ينقضي العقد بلفظه، مدة ولا يتجدد العقد منتهياً سواء تم التخليص على المستأجر بإنهاء العقد أم لا.

وأخيراً فإن الزوج لا يكون له وفاء في عرض بوضع التأجير التمويلي هذا العرض البسيط.

والله ولي التوفيق

وتتضمن مدة الإيجار مع العمر الإقتراضي للمال المقاول مع الغير، ففي حين أن المال المؤجر هو المنعبر الجوهري في عقد الإيجار التقليدي فإن الإيجار بحد الأجرة لا يتقبل ولا يعتبر مدة الإيجار ممتداً ومن ثم تدخل الأجرة ضمن تكاليف التشغيل وتخصم من أرباح شركة المشروع ويستثمر الخدم لئلا حتى ولو إنتهى مدة الإيجاء الضروي على أرباح الشركة ككل كما يستلج شركة المشروع نظام التأجير التمويلي مخاطر إنخفاض القيمة الخاصة بالمعدة أو الآلة إلى ملك المؤجر أي المؤسسة التمويلية. فمقد التأجير التمويلي وإن تضمن مرجحاً من بعض الأرباح الممتدة لمقد الإيجار والمود بالبيع والبيع إلا أن له ذاتية الخاصة. فالمقد يتضمن عدد إيراومه وعداً على حلق المؤسسة التمويلية يتأجير الأموال إلى شركة المشروع - وهذا المود لا يمكن تنفيذه جبراً لأنه يستلزم تدخل مؤسسة التمويل، ومن ثم يكون للمود، لا بالتأجير الحق في المطالبة بالتعويض عما أصابه من أضرار. ويتفق هذا الإيجار التمويلي مع بعض أحكام عقد الإيجار مثل تلك الأحكام الخاصة بسطر التصرف والتأجير من الباطن - إلا أن هذه التأجير التمويلي يختلف عن الإيجار التقليدي في العديد من الأحكام الجوهرية كخيار التملك -

ولتتميز المستأجر بحد مقابل الأجرة - وعادة يتمسك عقد الإيجار لمدة محددة حتى يتم سداد مقابل الآلة أو المعدة بالكامل وعلى نحو يكفى لمعاد الفوائد والمعاملات المستحقة لشركة التأجير التمويلي.

فالتأجير التمويلي ليس إيجاراً بالمعنى التقليدي وإنما هو آلية من آليات التمويل.

ويختلف التأجير التمويلي عن القرض في أن المؤجر يملك المعدة طوال مدة الإيجار وهذا يجعل له ضماناً إضافياً - وإن كان يحمي الإلتزام وهو الضمان الذي يحمي من الأموال على شكل تسعير الإهلاك على شكل المستأجر وبالتالي يلتزم المستأجر بحد قيمة الآلة أو المعدة بالكامل في حالة هلاكها وعدم إستبدالها بالإضافة إلى المعاملات والفوائد المستحقة وبطبيعة الحال فإنه لا يتصور مبدأ اللجوء إلى التأجير التمويلي كوسيلة ودية لتمويل المشروع ككل وإنما يمكن اللجوء إليه فقط لتمويل جزء من المشروع فيما يتعلق ببعض الآلات والمعدات.

وبحقق التأجير التمويلي مزاياء رئيسية لشركة المشروع فهو بداة يتبع على عكس القرض بجمعية لشركة المشروع الإحتفاظ بجمعية أكبر في السيطرة والإشراف على المشروع ككل وتضمن من تدخل الجهات التمويلية. كذلك فإن تكاليف

التأجير التمويلي تقل عدة عن تكاليف القرض العكس - كما يحقق التأجير التمويلي ميزة ضرائبية إضافية إذ تخفف تكاليف الأجرة بإستبدالها صاريات تشغيل ولا يعتبر مدة الأجرة ممتداً ومن ثم تدخل الأجرة ضمن تكاليف التشغيل وتخصم من أرباح شركة المشروع ويستثمر الخدم لئلا حتى ولو إنتهى مدة الإيجاء الضروي على أرباح الشركة ككل كما يستلج شركة المشروع نظام التأجير التمويلي مخاطر إنخفاض القيمة الخاصة بالمعدة أو الآلة إلى ملك المؤجر أي المؤسسة التمويلية. فمقد التأجير التمويلي وإن تضمن مرجحاً من بعض الأرباح الممتدة لمقد الإيجار والمود بالبيع والبيع إلا أن له ذاتية الخاصة. فالمقد يتضمن عدد إيراومه وعداً على حلق المؤسسة التمويلية يتأجير الأموال إلى شركة المشروع - وهذا المود لا يمكن تنفيذه جبراً لأنه يستلزم تدخل مؤسسة التمويل، ومن ثم يكون للمود، لا بالتأجير الحق في المطالبة بالتعويض عما أصابه من أضرار. ويتفق هذا الإيجار التمويلي مع بعض أحكام عقد الإيجار مثل تلك الأحكام الخاصة بسطر التصرف والتأجير من الباطن - إلا أن هذه التأجير التمويلي يختلف عن الإيجار التقليدي في العديد من الأحكام الجوهرية كخيار التملك -

We offer weekly consolidation services from Egypt to 300 destinations world-wide with receiving stations at Cairo & Alexandria. Your small shipments are our business.

VESSEL	VOYAGE NO.	ETS ALEXANDRIA
JUDITH BORCHARD	648	24/10/2004
RUTH BORCHARD	692	02/11/2004
CHARLOTTE BORCHARD	214	10/11/2004
JUDITH BORCHARD	650	20/11/2004
RUTH BORCHARD	682	28/11/2004

## FOR INFORMATION AND BOOKING:

11 Dr. Kamel Morsy St., El Shatby, Alexandria  
Tel: (03)5914696 Fax: (03) 5900193  
Persons to contact: Mohamed Gabrli 010/5076444

# ABBREVIATIONS

## البيانات الخاصة بأعمال التجار كمالكين والقائمين والنقل البحري والجوي (عن مصطلحات التجارة الدولية)



### عرض وتقديم محاسب رجب حسن رجب إتحاد الموانئ البحرية العربية

VS.	Versus	مقابل . ضد . عكس	T.	Ton	الطن
W.B.	Water Ballast, Warehouse Book	صابورة من الماء . سجل المخزن	T. A.	Telegraphic Address	المعدون . التلغراف
W.C.S.A	West Coast of South America	الساحل الغربي لأمريكا الجنوبية	T. B. A	To be advised, to be agreed	على أن يتم الإتفاق عليه
W.F.T.U	World Federation of Trade Unions	الإتحاد الدولي للنقابات العمالية	TFR	Transfer	التحويل . الحوالة
WHF.	Wharf	رصيف الميناء	T. L	Total Loss	خسارة كلية
W.H.O	World Health Organization	منظمة الصحة العالمية	TN	Ton	الطن
WHS	Warehouse	المستودع . المخزن	T. P. Liab	Third Party Liability	مسئولية الطرف الآخر
WHSLE	Wholesale	بيع بالجملة	T. P. N. D	Theft, Pilferage, and Non Delivery	لسرقة والإختلاس وعدم التسليم ( أخطار تأمينية )
W/M	Weight and Measure	الوزن و/أو المقاس	T. Q	Tale Quale (as found)	كما هو عليه
W.O.R	Without Our Responsibility	بدون مسؤوليتنا	T/S.	Transshipment	إعادة الشحن
W.P.	Without Prejudice,	بدون تمييز	T. T.	Telegraphic Transfer	حوالة تلغرافية
W.P.A	Weather Permitting	كلما يسمح الجو	U/A	Underwriting	حساب التأمين
W.P.A	With Particular Average	التأمين مع ضمان العوارية الخاصة	U/C	Under Construction	تحت إنشاء
W.R	Warehouse receipt	إيصالات المخزن	U.K	United Kingdom	المملكة المتحدة
W.R.O.	War Risk	التأمين ضد مخاطر الحرب	U. L. C. C	Ultra Large Carrier	ناقلة خام صمالة
WT	Weight	الوزن	U.N	United Nations	هيئة الأمم المتحدة
W.W.D	Weather Working	أيام العمل التي يسمح بها الجو	U.N.C.L.O.S	U. N. Conference on the Law of the Sea	مؤتمر قانون البحار التابع لهيئة الأمم المتحدة
X.I	Ex Interest	بدون فوائد	UNCTAD	United Nations Conference on Trade and Development	منظمة الأمم المتحدة للتجارة والتنمية
X.STR	Ex Store	تسليم بالمخزن	U.N.E.S.C.O	U. N. Educational, Scientific and Cultural Organisation	اليونسكو
X WHF	Ex Wharf	تسليم على رصيف	U/R.	Under Repair	تحت الإصلاح
X WHSE	Ex Warehouse	تسليم بالمخزن	U.S	United States	الولايات المتحدة الأمريكية
X WKS	Ex Works	تسليم بالمصنع	UW	Underwriter	متعهد التأمين
Y.A.R	York - Antwerp Rules (General Average)	قواعد يورك / أنتويرب للعوارية العامة	VAL	Valuation, Value	التقدير . التقييم . القيمة
Yt.	Yacht	يخت	VIZ	Videlicet	أي . بمعنى
			V.L.C.C.	Very Large Crude Carrier	ناقلة خام خدمة حاد
			VOL	Volume	الحجم . السعة
			V.O.P	Value as in original Policy	القيمة المذكورة بشهادة التأمين

## إنطلاقة جديدة لجمارك مصر



يبدو أننا مقبلون على مرحلة جديدة في العلاقة بين مصلحة الجمارك ومجتمع رجال الأعمال المصري. فالإطار العام الذي يحكم المنظومة الاقتصادية المصرية هو المرجعية الحاكمة لكل القرارات الاقتصادية والمالية الحالية. هذا الإطار شيد وحده خلفه رئيس الدولة كتوجه عام ألزم الحكومة بتطبيقه وتنفيذه وفق جدول أولويات الوطن وكانت مصلحة الجمارك أم الصالح الحكومية المصرية وصاحبة السيادة على أرض التجارة المصرية قاطبة سباقة نحو التحرك في هذا الاتجاه المرسوم وبالفعل كاني قادة الجمارك والعناصر الفاعلة بها على موعد مع تلح ليس مصلحة جديدة فحسب بل الإستعانة بكتاب جديد لفضله التيسير والتسهيل دونما تفرط والتشد في موضع التشدد حفاظاً على هيئة الدولة وتنمية مواردها ومشر وعالمها.

الدولة في إسترداد تلك الرسوم فصحاح المستورد هو المسئول عن جودة التخزين والوكيل هو المسئول عن البضائع التالية داخل الميناء.

وأوضح رئيس الجمارك بأن المصلحة ستشجع خلال الفترة القادمة استخدام أجهزة الكشف بالأشعة وهناك طلبات من بعض المستثمرين لتزويد مصلحة الجمارك بتلك الأجهزة مقابل تعميل مبلغ من كل حايوة وعن البضائع التي ترد بالحدود ويتم وزنها وفي حالة وجود خلاف بالوزن يتم الدخول في دائرة المخابرات أوضح سياسته أن العبرة بالمقارنة إذا كان المنصف الوارد بالحدود لا أهمية مطلقة للوزن والجمارك ليست معنية بهذا الأمر الذي يفرض الوكلاء المحليون فقط ومن توجيه العمل بالمناخات الجمركية من حيث الأسعار أوضح أنه جاري العمل على وجود آلية صالحة تتطابق مع الاتفاقيات الدولية للقضاء على المشاكل المستعجلة بهذا الموضوع

وفي ختام كلمته أوضح رئيس الجمارك بأن هناك وحا جديدة بدأت تنمى في ربيع الجمارك المصرية وذلك متمشياً مع التوجهات العامة في مصر ووجه كلمته للجميع بأن باب رئيس المصلحة وتليفون مفتاح للجميع لحل أية مشكلة في أي موقع لأي شخص طالما كان على حق.

حتى تتمكن الجمارك من البيع ويجب إخطار أصحاب الشأن مرتين وهناك بوالص لملامه وهنا يتم إخطار التوكيل وأوضح أن عام ٢٠٠٢ تم عقد ١٧ مزاد بلجياتي بمبيعات ٢٦ مليون جنيه وخلال هذا العام تم عقد ٩ مزادات حتى ٢٠٠٤/١٧/٤.

ومن توزيع محبلة المبيعات أوضح أن المصلحة ليس لديها مانع في إعادة دراسة تلك المادة لما يحقق سرعة في البيع والكفاءة على الكسب بالمواثني. وحول سؤال عن البضائع التي تنقل داخل الدوائر الجمركية والمستودعات. أوضح رئيس الجمارك بأن قضية

خلال الوقت الراهن هو التفاعل والتفاعل للتوصل لمصلحة مقبولة تكون مهيبة التها في الصالح العام وحول المادة ١١٧ من قانون الجمارك أوضح رئيس المصلحة أنه طالما وردت المادة والسيل الملاهي عليها سليم فالتوكيل الملاهي غير مسئول وسيتم إعداد كتاب دوري بهذا الخصوص يعمم في جميع المنفذ الجمركية وعن العمل أوضح سيلايت أن المسألة ليست سهلة فهناك أطراف عديدة فالتوكيل وشركتي التخزين وأصحاب الشأن والسجبت والرقابية كلها عناصر مرتبطة بالموضوع والمسألة لكن تعرض في المزاد يجب أن يعمى عليها ٤ أشهر



إعداد  
ياسمين عبد الحفيظ



وتنق فيص جمارك هجر التوفيق للجديدة

وكان أهم فصل في كتاب الجمارك هو تمثيل الهدف الأساسي لمصلحة الجمارك من هدف جبايتي إلى هدف إقتصادي لذلك إختلقت النظرة من التعميل العشوائي إلى التعميل المخطط كل ذلك التوجهات الجديدة ما كان لها نصيب دون إرتباط وتفاعل وتقاليد وجذب وتأييد وتشويه بين القائلين على مصلحة الجمارك ومجتمع رجال الأعمال ومن سلسلة تلك اللقاءات كانت غرفة ملاحه إسكندرية هي صاحبة الدعوة لرئيس جمارك مصر محفوظ العرجاوي بحضور نخبة منتقاة من إقتصادي مصر من جمعية رجال الأعمال والفرد التجارية وغرف الملاحه والشخصيات العامة ذات الصلة.

وبدا اللقاء بتقديم /حسام ليهية لهذا اللقاء حيث توجه بالشكر والتقدير والعرفان لرجال مصلحة الجمارك وأوضح أن العلاقة بين رجال الجمارك والمتعاملين صارت تسودها علاقة الإحترام المتبادل نحو المصلحة العامة ورد السيد/ ليهية ما تم إنجازه خلال الفترة الماضية من إصلاحات جمركية ونحو سيادت على بعض المطالب العامة التي تحتاج إلى دراسة مع رجال الجمارك.

وبدا رئيس مصلحة الجمارك الكلمة بتوضيح الأسس الحاكمة للعمل خلال الفترة الماضية وذلك خلال المستقبل القريب موضحاً أن أهم ما يميز العمل

## قراءة في الكود الامنى ISPS المدونة الدولية

### لامن السفن ومرافق الموانئ

### الجزء الثالث والاخير

بقلم ريان / فاروق عبد المنعم الصايح - خبير ومستشار بحري



ذكرنا في العدد السابق حلول لبعض الملاحظات والتحذير من تداعياتها في خلق عقبات غير ضرورية أمام حركة التجارة الدولية وينبغي أن لا تكون الإجراءات الأمنية أكثر تعقيداً عن الحد الضروري لتحقيق الاهداف المطلوبة وإلا كانت جزءاً من لقطة الغفل في مواجهة المخاطر وفي هذا العدد سوف نتعرض لهذا السؤال:

### الامن البحري هدف أم وسيلة؟

في البداية ولكي يكون المفهوم واضحاً بلا غلط أو خطأ يجب أن يكون تعدينا للمفهوم الأمن دقيقاً وعلمياً وواقعياً فالأمن في تعريف الخبراء المتخصصين هو من المنطلق اللغوي نقض الخوف والتي يتبادلها باللاتينية Security والتي تعني الطمأنينة والثقة وهذه النشأتان من عدم الاحساس بالخوف من كل ما يهدد الإنسان في ماله ونفسه سواء من أخطار عمدية أو غير عمدية طبيعية كانت أم بشرية.

ولعل من باب الخطأ أن ينظر إلى الأمن في مجال النقل البحري والموانئ البحرية على أنه تلك البحرية التي تكفل حماية وتأمين السفن والموانئ فقط ذلك أن هذا الهدف وإن كان أحد النتائج الهامة إلا أن محاولة تحقيقه بأسلوب بولييسي مبلف يعتبر خطأً إلى النتائج فوق الآثار ومن هذا المنطلق فإن الأمن في مجال صناعة النقل البحري يجب أن يرتبط بمحددات خمسة هامة وأساسية: أولاً: الإطار الذي يجب أن تتحرك داخله في أي وقت وتحت أي ظروف - العناصر والمعلومات التي من خلالها يتم وضع وتنفيذ خطط التأمين المناسبة للزمان والمكان والموضوع حتى تتحقق أهدافها بصورة واضحة ومحددة. ثانياً: وفقاً للتوازن بين الاهداف والوسائل بحيث لا تؤثر النتائج على الاهداف أو تؤدي الاهداف إلى المبالغة في الوسائل وكل ما يمكن أن يترتب على ذلك من انعكاسات على حركة النقل

البحري العالمي وبالتالي على انسياب حركة التجارة الدولية. ثالثاً: تحديد إجراءات الأمن في مجال صناعة النقل البحري - وعلى نحو تفصيلي - يجب أن يكون مستوعباً للعناصر تلك الصناعة متفهماً لمخوماتها متحسباً لمردودات آثارها المتفائلة. رابعاً: ضرورة الأخذ بالمعطور الشامل للأمن في مجال صناعة النقل البحري فالحفاظ على مقومات هذه الصناعة (الإنتاجية، معدلات التداول، زمن تواجده السفينة في الميناء ... إلخ) هو أحد جوانب مهمة الأمن وحماية رأس المال العامل في هذه الصناعة (السفن، الموانئ ومرافقها، الأجهزة، المعدات ... إلخ) هو أيضاً أحد جوانب هذه المهام بدقة تخطيط المهام الأمنية يمثل بعداً هاماً في المهام الأمنية في هذا المجال مما يتطلب أن تتحقق الوسائل والإجراءات المستحقة مع الأغراض المستهدفة.

خامساً: الاقتناع بأن الاختراقات الأمنية في أمر طبيعي طالما كان هناك بشر كما أن وجود قصور في عمل الأجهزة الأمنية ليس مستبعداً ويمكن توقعه دائماً وقد يدفع الاختراق إلى المبالغة في رد الفعل الأمر الذي يقضي - بدون قصد - على إنتهاجية الموانئ البحرية وكفاءة السفن وزيادة فترة تواجده السفن بالموانئ وما يترتب على ذلك من تأثيرات سلبية على الاقتصاد العالمي.

**الكود الامنى ISPS وتداعياته**  
المؤكد أن الإجراءات الأمنية الواردة في الكود ISPS متدلى إلى:

١- تحديد موانئ معينة للتحديد إلى أي ميناء أمريكي - بحسب خاص - وإستبعاد بعض موانئ الدول المتفائلة والتي يسمونها من باب التذليل وجبر الخواطر بالدول الخاضعة والدول الأقل نمواً من تردد سفن الشركات الحامية العالمية عليها بدعوى عدم التزاماتها بمتطلبات الكود ISPS مما

سيخاطر هذه الدول إلى إرسال سفناتها إلى موانئ أخرى وهو أمر سيخال من التكلفة. ٢- زيادة حجم الميزانية المخصصة لإدارة أمن الموانئ مما سيخاطر الدول إلى فرض رسوم جديدة لمواجهة هذه الزيادة بحجة الاعتبارات الأمنية.

٣- زيادة نفقات تشغيل السفن بإضافة ضابط أمن البحرية وضابط أمن السفينة أو قيام مهندس ثامن السفينة - مثلاً - بهذه المهمة لصعوبة تفرغ الزمان أو ضابط أو لهذه المهمة وبتكليف شراء أجهزة ومعدات وبرامج التدريب الأمني للأطقم مما سيخاطر سلامة السفن إلى زيادة النكولون لتغطية هذه النفقات.

٤- منع بعض السفن من دخول الموانئ لافتقارها إلى شهادات أمنية سارية المفعول مطلوبه بموجب متطلبات الكود ISPS منعت USA - بالفعل الفترة من أول وحتى الخامس من يوليو ٢٠٠٤ - ١٩ سفينة من دخول الموانئ الأمريكية وليس من الصعب تصور تداعيات ذلك على ملك السفن Owners والمستهلكين consignees.

٥- تأخير تراكي السفن نتيجة الخلاف وإختلاف وجهات النظر بين ضابط أمن الميناء FPSO وضابط أمن السفينة SSO بالنسبة لتصنيف درجة التهديد وتفسيرات وجود تهديد من عدمه وما يترتب على ذلك من أضرار مادية لأطراف مختلفة.

٦- توظيف الشعور بالخظر وعدم الأمان لدى البحارة



إثبات قدرة تواجدهم بالموانئ وسدّت بابك على إختراق وإيمان الثقة والمتحارب والكلية التي يدوم

إلى التنبيه إلى خطر وهي أبداً أن يخشوه ومن الطبيعي - متطابقاً ونفسياً - أن تمتد هذه الأخلاص في تعاملهم وعلاقاتهم في كل اتجاه بالعاملين في تلك الموانئ

#### كيف تطبق الأمن البحري

المقبولة أن قضية الأمن البحري وإن كانت تبدو معادلة صعبة فإنه بقليل من الرؤية العلمية والمواجهة الواقعية تتبين أنها من قبيل المعادلات الممكنة من خلال مجموعة من الضوابط والقواعد:

١- تقييم الوضع الأمني الحالي في الموانئ البحرية في ضوء متطلبات المونة الدولية لأن السفن ومرافق الموانئ ISPS

إجراء عملية مراجعة إستراتيجية شاملة على أركان المنظومة الأمنية المنفذة.

٢- تقييم المخاطر المحتملة Risk Assessment من مواقع مختلفة واتجاهات متعددة

٣- إعداد الخطة الأمنية لمواجهتها وإتخاذ التدابير الأمنية اللازمة والوقائية وما يرافقها من إجراءات

تصميمية أيضاً ولكنها لزوم الأمر ثم يأتي بعد ذلك

التقييم الذي يجب أن يتم دورياً لتأكد من أن الإجراءات الأمنية تصير بشكل جيد

وتتفق أهدافها.

٤- تنمية القدرات الأمنية للكوادر الأمنية (المعصر)

الأساسي لضمان تعليق الأمن تاهيلاً وتدريماً ومعباً بهدف

الدراية والمعرفة لكل المراحل العملية للمهمة التي سيؤمنون

بها وإعدادها لمواجهة كافة الاحتمالات والصوائف التي

سيتمخضون لها وإدراك أهمية أي معلومة حتى ولو بدت لهم

غير ذي قيمة مع المتابعة المستمرة والمحاسبة الفورية

في حالة الأهمال أو التقصير.

٥- توزيع مثقل عليه ومتوازن لادار ومستوياته أطقم الأمن

في الموانئ البحرية يضمن حصر ومحاكمة أي إختراق

أمنى مع تأكيد مركزية التخطيط ولا مركزية التنفيذ

تحقيقاً لأقصى مونة وأسرع ولك أداء.

٦- توفير التمويل اللازم لغراء المعدات الأمنية (أجهزة

إتصال ١٠ أجهزة إندار ١٠ أجهزة مراقبة إلكترونية ..

(إلخ)

٧- منع الأشخاص الغير مرخص من Charized Only أو غير المرخصين من التعامل

الصعود على السفن سواء على الأرض وعلى المحطات الدخلى بالميناء وشك - بدرجة الأولى مستوطنة

إدارة أمن الميناء حيث ليس في إمكان الربان وطاقمه مسرفة من هو الموظف الرسمي أو الذي له عمل على السفينة ومن هو الشخص الذي يسعى لممارسة عمل أو نشاط إرهابي.

٧- درجة البقطة تصاحب بالهون بمرور الوقت وتزداد وهنا عندما تتحول إلى روتين حيث يزداد الطموح بالإختناك

تغلقاً لذلك يجب - كلما كان ذلك ممكناً - تقييم ذواتها

أفراد الأمن والخدمات الأمنية

المشتركة على الأصفى والمخاطر الداخلية على

فترات متقاربة وليست متباعدة.

٨ - مصطلح "تصويب الهدف" يستعمل للدلالة على الإجراءات

الأمنية والوقائية التي تتخذ للحيولة دون قيام الإرهابيون

بعملياتهم والأفضل أن تكون هذه الإجراءات في مرحلة يتم

تغييرها من وقت لآخر حتى لا يتم رمدها ومعرفة خطورتها

ومن ثم تطهيرها بالإتلاف حولها من ورائها أو أمامها

وصولا إلى تطهيرها وإختراقها.

٩ - غنى من السلوك أن إختراقات الأمن لا تتعلق

بشاملة مع توفر امکائيات الأمنية كاملة وإتنام - فيما

أطن - بعدم تفعيل المتوفر منها والمنطق في عدم

الإسترسال في الحديث عن هذا الأمر هو أنه أمر بسيط

بالتأكيد أن بعض متطلبات

ألكو الأتسى ISPS مطلوبة

ولكن بالقلم بعضها يحتاج إلى عملية مراجعة أساسية

وإصل الأمر العقل من جديد حيث أنها لا تعكس

الإستراتيجية الصحيحة لكيفية إزهاق الإرهاب البحري

وحيث لا فائدة منها ولا جدوى من ورائها ولن تحقق أمناً

تاميناً فإستراتيجية مكافحة الإرهاب تنطلق من رؤية

شاملة تأخذ في إعتبارها كل المحاور والإختراقات

الممكنة ومن ثم فلا مجال للحديث عن إختزالها في شق

أمنى ويصير النظر عن الإختلاف أو الإثنائي في الرؤية

إلى مناهج التطرف والإرهاب فإن التصدي لمواجهته يستلزم

إدراك أمرين: الأمر الأول: ليس بالأمن

الصارم يتوقف العنف لأن العنف يولد العنف ويتنامي

مشاعر الرغبة في الإنتقام

وبما يعنى استمرارية العنف والأقتصر على الرد الأتسى لا يمتدح سوى عن نتائج جزئية

الأمن الثاني: محاصرة الظروف الواسية للعمل الإرهابي والأبواب الكامنة وراء الإحتياط

والنفس من USA والقضاء على أساليب المباشرة ومعالجة

القضايا التي تسببت في إنتشاره وهي معروفة وليست

في حاجة إلى توضيح أو إيضاح.

ويشكل ما قلناه يمكن القول أن يصدر الكود ISM بشأن القواعد

الدولية إدارة السلامة البحرية فهو أمر وارد وأن يصدر الكود

SOLAS بشأن سلامة الأرواح في البحار فهو أمر واقعي وأن

يصدر الكود GMDSS بشأن النظام العالمي للإستغاثة

والسلامة البحرية في حالات الصوادث والكوارث فهو أمر

مطلوب وأن يصدر الكود STOW بشأن مستويات التدريب

بشأن مستويات التدريب والشهادات وأعمال المناوبة

للعاملين في البحار فهو أمر حيوي وأن يصدر الكود MARPOL

بشأن منع التلوث البحري بالزيوت من السفن / الناقلات

فهو أمر منطقي إما أن يصدر الكود ISPS بشأن المونة

الدولية لأمن السفن ومرافق الموانئ مستفهمنا هذه

المتطلبات والأحكام فهو أمر ليس من المتصور ولا المقبول

إلا إذا كان يعنى أن العالم كله سيدفع فاتورة ما حدث لأمريكا

يوم الثلاثاء.

إذا لكل مشكلة نقطة بداية إذا ما توصلنا إليها نكون قد

توصلنا إلى معرفة الأمور بشكلها الصحيح وتكون قد

توصلنا - في الوقت ذاته - إلى بداية طريق الحل الصحيح

لتحديد أسباب وجودها وطرق معالجتها فكيفها الإرهاب -

إذا إتلقنا على منه - مهم لكل الدول وكل الحكومات وكل

الشعوب أما العملية على الأسطول البحري العالمي

والموارد البحرية العالمية - تمت قناع محاربة الإرهاب -

فهو عمل إحتلال دولة إسبانيا الولايات المتحدة الأمريكية

دولة القانون والحريات سابقاً.

وإلى أن نلحق نعلق تلقى هي - عزيزي القارئ - بأن لزارة المونة

الدولية لأمن السفن ومرافق الموانئ ISPS كانت لازمة

فأفردا تفسر لماذا ؟ أما إلى أين؟ هذا هو السؤال؟

\*\*\*

## محطات وأخبار

### تطوير نظم الإتصال

صرح الفريق أحمد على فاضل رئيس هيئة قناة السويس بأن الهيئة نفذت عدة مشروعات لتطوير نظم الإتصال للأصاكن بالسفن العابرة للقناة وذلك لمواكبة التطور التكنولوجي الحالي في مجال الاتصالات السلكية خاصة بعد تطوير المعوي العالمي للقناة بما يخلق تحديات الأمن والسلامة الدوليين العابرة من منطقة الاتصالات الدولية ومنطقة الملاحة الدولية. وأشار فاضل إلى أن من أهداف هذه المشروعات الإتصال بالسفن العابرة للقناة التي تمر بالعرب من مياهها الإقليمية بإحدى وسائل الإتصال بين الأقمار الصناعية والتلكس والفكس الدولي، وإتصال الرمي عبر موجات التردد العالي واللاس، بحيث توثيق قناة غرفة العمليات الدولية ومعارف القناة والأساطد الملاحية العالمية في إدارة هيئة قناة السويس.

### بروتوكول مكافحة تهريب المصطفيين

تحت المرافقة على إقتحام صير إلى بروتوكول مكافحة تهريب المصطفيين من طريق هذا والبصر والجو، ويستمر هذا البروتوكول كمكمل إتفاقيات الجريمة المنفذة في الموانئ التي سبق أن وقعتهها الأمم المتحدة، وتمت أيضاً المرافقة على قرار جامعة الدول العربية الخاص بتعديل الفقرة ١ من المادة الثانية من معاهدة الدفاع المشترك والتعاون الاقتصادي لتتضمن العمل العربي المشترك.

### خطة العمل للبروتول لذي المصطفيين

خطة العمل المنفذ سامع فهمي وزير البروتول بإرفاق الدكتور عقدة هزاف وزير دفاعاً تقلد فقهية لمجمع مباحر لتدمير الغان الطبيعي المسال بدمياط، وقد أكد وزير البروتول نجاح صدور البروتول في دخول حيز التنفيذ العالمي الطبيعي على المستوى العالمي بالرغم من التضخمات الكبيرة التي واجهها القطاع الذي حقق إكتشافات وإستراتيجيات كبيرة بين الغان الطبيعي، وإيجاد أسواق قوية قسوة على السداد بالذات الأجنبية، بجانب جذب الإستثمارات الأجنبية اللازمة لمشروعات التصدير في ظل المنافسة العالمية الشديدة في مجال صناعة الغان وتدميره.



سمير رمضان حجازي

# شركة المهندس يوتن للدهانات في مؤتمر ناجح بشرم الشيخ

## ثانياً: Antifouling Sea Quantum

حيث قام السيد Bjorn Tveit المدير الإقليمي لشركة المهندس يوتن للدهانات بمنطقة الشرق الأوسط بشرح مزايا هذه المجموعة من الدهانات والتي سبق تضم جميع الاختيارات المتاحة لملام السفن والوحدات البحرية المختلفة للوصول إلى أعلى مستويات الحماية من تكون الحشيش البحري مع ملاحظة التوافق مع تعليمات هيئات الإشراف العالمية IMO & IACS. إنمياً يفتخر بحظر استخدام مادة القصدير العضوي داخل هذه الدهانات بدءاً من عام ٢٠٠٢ حيث قام خبير الشركة بطرح المجموعة الكاملة من هذه العائلة:

- Antifouling Sea Quantum Ultra للوحدات الساكنة وشبه الساكنة.
- Antifouling Sea Quantum Classic للوحدات البطيئة ومتوسطة الحركة.
- Antifouling Sea Quantum LLL للوحدات البطيئة ومتوسطة الحركة.
- Antifouling Sea Quantum Plus للوحدات السريعة.

وجدير بالذكر أن إضافة لكون هذه المجموعة تحقق نتائج ليس لها مثيل في مقاومة تكون الحشيش البحري إلا أنه قد تم التأكيد على الخاصية الجديدة والفريدة التي تميز هذه العائلة من الدهانات وهي خاصية التشعيم الذاتي Self - Smoothing حيث تحقق هذه المجموعة هذه الخاصية. الأمر الذي معه يتم توفير إستهلاك الوقود بنسبة لا تقل عن ٢٪ سنوياً من إستهلاك الوقود نتيجة لتقليل مقاومة و معاوقة الاحتكاك Frictional Resistance/ Drag بالإضافة إلى تقليل الإجهاد على ماكينات الرافعات Resistance ذاتها حيث تصالف وجود الرابان مموج مرابي ممثلاً من شركة السلام للبحرية بين الضفون من ملام السفن الذي أكد من خلال خبرته العملية بإستخدامه هذه التزوية من الدهانات إنخفاض الإجهاد على الماكينات وكذلك حدث إنخفاض كبير في إستهلاك الوقود.

وهذا يعني أن شركة المهندس يوتن للدهانات قادرة دائماً على تقديم الجيد والفريد في أنواع الدهانات البحرية والتي تلائم جميع إحتياجات عملائها ومواجهة التحديات الكثيرة من قوانين البيئة بالإضافة إلى الوصول إلى أعلى مستويات الجودة وتحقيق أفضل توازن بين إجمالى التكلفة لأعمال الصيانة الدورية بالمقارنة بتكاليف الدهانات البحرية.

## أولاً: Ballxoy HB lumi

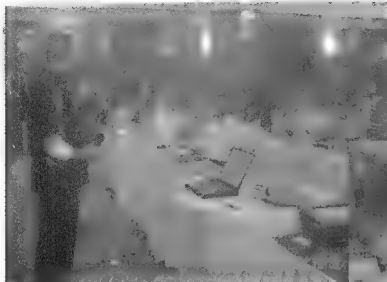
في تحد جديد فشنت شركة يوتن للدهانات منتجها الجديد كدهان واق ضد الصدأ داخل عنابر Ballxoy HB Lumi الإرتزان Ballast Tanks بالإضافة إلى عائلة الدهانات المقاومة لتكوين الحشيش Antifouling Sea Quantum في حدث غير مسبوق ضم الكثير من ممثلى شركات الملاحة وهيئة قناة السويس والقوات البحرية المصرية بالإضافة إلى شركة اللويدز.

أصدرت شركة المهندس يوتن للدهانات منتجها Ballxoy HB Lumi حيث حضر من الترويج مدير تسويق الدهانات Lumi الإيبوكسية السيد Miles Buckhurst والذي شرح بالتفصيل كيفية عمل الدهان الذي يتفرد بخاصية إنكاس وتويع الإضاءة من الأسطح في حالة عدم التطبيق المليم بالسلك المصدد وذلك في حالة تعرضه للإضاءة بواسطة لمبات الأشعة فوق البنفسجية مما يتيح سهولة تحديد أماكن هذه النقاط ومعالجتها.

و يتميز هذا الدهان الذي تنفرد به فقط شركة المهندس يوتن للدهانات بمجموعة من الخصائص الفريدة :

- دهان مخصص لحماية الأسطح داخل عنابر الإرتزان باللون الفاتح مما يحقق سهولة المعاينة وتحديد أماكن الصدأ.
- ذو محتوى عالي من المواد الصلبة مما يسطح إمكانية أعلى في معدلات الفرد والتغطية لكل لتر، وبالتالي أقل تكلفة للتر المسطح عن مثله من أية منتجات أخرى من الدهانات.
- أقل نسبة من المذيبات العضوية و المتطيرة مما يحقق ميزة أفضل فيما يخص بعوامل الأمن و السلامة و أيضاً المحافظة على الظروف البيئية (VOC%).
- إمكانية تطبيق الدهان مباشرة على الأسطح المعدة إعداداً غير أملش.
- إمكانية تطبيق الدهان بسلك يصل إلى ٢٠٠ ميكرون سمك جاف في المرة الواحدة بدون حدوث تشميل للدهان مما يحقق ميزة توفير الوقت و بالتالى التفتات الخاصة بأعمال الدهانات.
- خاصية Mixing Visual Control لتتأكد من تمام خلط عيوات الدهان نتيجة لاختلاف لوني المصلب والدهان Ballxoy HB Lumi.
- خاصية التأكد من تطبيق سمك أعلى من ١٠٠ ميكرون لكل طبقة حيث يسمح الدهان بإمكانية الرؤية من خلاله في حالة تطبيق سمك ١٠٠ ميكرون أو أقل.

يضاف إلى جميع هذه المزايا الفريدة ما قام به خبير الشركة من عرض عملي للكشف عن السلك الجاف بواسطة لمبات الأشعة فوق البنفسجية حيث أظهر إمكانية التحقق من الأماكن المصدرة بهذا الدهان الفريد مما يحقق سهولة غير مسبقة في تحديد أماكن عيوب وبسلك الدهانات ومعالجتها فوراً.



JOTUN



Jotun is a leader in marine coatings, with a long history of producing paints with a world class reputation for teamwork, quality, reliability and service. Jotun's extensive experience and effective global technical

support structure is producing more than 15,000 tonnes of products annually in every sea in the world, on every part of any vessel, at any time. From factory and office in more than 20 countries Jotun people and solutions

and equipment are committed to vessel protection. It is built on investment, innovation and the practical knowledge earned in the protection of more than 10 million square metres of hulls tanks throughout the world.

## Jotun Paints and the SeaStar Alliance Expanding the horizons of vessel protection



In 1992 Jotun A/S and NOK Korea Marine Coatings entered into an agreement to form the SeaStar Alliance to serve the world marine and offshore coatings markets.

With more than 20% of the world's marine market it provides a global presence that ensures that products and services are readily available wherever a ship is being built or drydocked, supported by Coating Advisors with FROSIO, NACE or similar accreditation.

Working together, the combined technology helps sharpen the competitive edge for the partners to maintain their status as leaders in the marine market and equipping them to further expand the horizons of vessel protection.

**JOTUN**



Introducing NEW SeaQuantum LLL

SeaQuantum  
solutions

Now provides you with an even greater  
choice of antifouling systems with  
optimised savings whichever you choose

SeaQuantum  
plus

SeaQuantum  
plus

SeaQuantum  
FB

SeaQuantum  
ultra

NEW!

SeaQuantum  
LLL



## إدارة الملاحة البحرية في شعبة الملاحة البحرية

المهندس حسام البهيطة ورئيس غرفة ملاحية إسكندرية والأستاذ عبد العظيم الريدي رئيس غرفة ملاحية دمياط واللواء فاروق عبد الحميد ممثلًا لغرفة ملاحية السويس والبحر الأحمر والقبطان عصام رمضان عن غرفة ملاحية بورسعيد وتحدث كل منهم عن دور كل غرفة ومدى الترابط بين الغرف جميعًا للوصول في النهاية إلى الغاية المرجوة.

وقد دار النقاش وإحتد حول نقد القانون رقم ١ لسنة ٩٨ الذي أعطى المستثمر الأجنبي حقوقًا تعود عليه بالتسهيلات والأرباح الوفيرة بينما لا يجد المستثمر المصري سوى الخراب السريع، وقد تحدث في هذا الموضوع الأستاذ د. سامي والأستاذ محمد غريب عبد العزيز والأستاذ سمير السيد الذين هاجموا بضرارة هذا القانون كما شارك في الحوار الأستاذ الدكتور أحمد سعد رجب والأستاذة وداد شلبي كما طالب الأستاذ إبراهيم شلبي وهو من رجال بورسعيد المتحمسين بضرورة العمل على تمويل شراء أسطول بحري بسمرة رجال الأعمال عن طريق طرح أسهم حتى تعود الولاية للنقل البحري المصري في المنطقة.

وقد استطاع اللواء عصام بدوي أن يقود الندوة بحكمة كما استطاع أن ينهي الندوة بتشكيل لجنة لوضع التوصيات وعرضها على وزارة النقل والإشتراك في مناقشتها ووضع الحلول الواجب توافرها للإرتقاء بالنقل البحري المصري

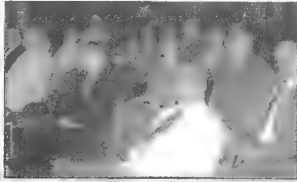


**كعادتها الدائمة وإختيارها للموضوعات والقوانين لمناقشتها وعرض الحلول الواجب توافرها لخدمة النقل البحري والإرتقاء بالمنظومة**

### البحرية المصرية.

قامت الجمعية البحرية المصرية إستمراراً لدورها البارز وجهداً

المستمر بتنظيم ندوة بحرية موضوعها (دور غرف الملاحة البحرية في تنمية صناعة النقل البحري المصري) وإفتتح الندوة اللواء بحري عصام الدين على بدوي رئيس الجمعية بالإجابة مرحباً بالمسادة المحضور وأوضح الواجب الذي تحمله غرف الملاحة على ماتحتها والجهد المبذول من رجال هذه الغرف للإرتقاء بسطح السوق الملاحي المصري وقد شارك في هذا اللقاء



## ... مكتبة النقل البحري تستقبل كتاباً جديداً بعنوان

### " النظام القانوني للنقل البحري والحاويات "

منظمة للتجارة العالمية ، وفي باب مستقل كان الحديث عن الحاوية وأوصفت السفن الحاويات ومقومات العوائق التي تستقبل تلك السفن ، كما إستعرض الكتاب مشكلات إيجار السفن (مجهزة / غير مجهزة / لفترة أو لرحلة) والتأمين التمولي وكذلك ما يصيب البضاعة من هلاك أو فقد أو تلف ومعنى مسئولية النقل البحري عنها في ظل معاهدة بروكسل لسفلات الشحن لعام ١٩٢٤ وقانون التجارة البحري رقم ٨ لسنة ١٩٩٠ وأحكام محكمة للتفتيش المصرية.

كما عرض الكتاب لبضائع الوارد والصادر والتراخيص والأنظمة وسندات الشحن والمصطلحات التجارية البحرية (قواعد الإنكوترمز ١٩٨٠/٨٢) ، وإختتم الكاتب فصول الكتاب بمجموعة من الوثائق والمستندات المستخدمة في مجال الوكالة الملاحية وضمن ونفيع البضائع ، وكذلك مجموعة متنوعة من مشاركات إيجار السفن.

والكتاب بحق يعد إضافة ملموسة لعقبة النقل البحري . وأسرة مجلة إنترناشيونال تعني الكاتب بهذا المجمود الزائع

لأستاذ/ محمد غريب عبد العزيز مدير البحوث التجارية بشركة الفداء للتوكيلات الملاحية ويحمل هذا الكتاب دراسة قانونية وإقتصادية تعمل في طياتها النظرية والتطبيق العملي ، حيث بدأ الكاتب بتوضيح ماهية مفهوم النقل بصفة عامة مع التركيز بصفة خاصة على النقل البحري ، وكذلك النقل الدولي متعدد الوسائط في ضوء الإتفاقيات الدولية المنظمة له لعام ١٩٨٠ ، مع تبيان التحديات التي تواجه صناعة عامة كصناعة النقل البحري ، وكيفية تسويق خدمات النقل البحري بالعوائق البحرية والتي تلقى الكاتب الضوء عليها (ماهيئها وتمسنيها)

والكتاب الذي يضم ستة أبواب أوضع دور النقل البحري في تطور حجم التجارة العالمية في ظل



## رومانسية الحكومة والإسمايلية المتوحشة

ياكل الطبقة الوسطى في المجتمع المصري ! \* ثياب الإسمايلية تتحاح إلى حكومات قوية !!  
\* تنظيم الاقتصاد وضبط إيقاع السوق مسئولية من ؟

خسوف  
و  
منحنيت



نقد على عرض حسن

(خواطر)

دعاء

رب الوجود ملكك...  
والقدر حكمتك... والقلب  
خزائن محبته... أرح والى  
كما ربياني... وأنت لياني  
الحياة لمن علموني  
...وأعلمني بأرأى...  
محباً لمصيرتي... مخلصاً  
لمن عدل... نافعا لمن جار...  
تصوراً الضيف الظلم  
أعلى الظلم... وهب لي  
شمائل البراءة... رب لتكون  
محبتي لك على قدرك...  
ولتكن أمالي في رحمتك...  
وأبش الخبير في الناس على  
... ووقف بسلامته بما  
تستحي من مورتك... رب  
إياك أنجي... وإليك أمتي...  
وعليك أتوكل... وبيك أشتي...  
منك الحياة... وإليك  
النهاية...

الموضوع لا يمثل متعلفاً خطيراً على الاقتصاد المصري قضية العديد وقضية اللوم وقضية الإسمنت وقضية الفحم وجميع القضايا الاقتصادية العديدة التي بات رجل الشارع يعلم تفاصيلها كل هذا لا يهم إلا المهم - من المهم - هو أين دور الدولة في كل ما يجري ؟ ماذا فعلت الدولة لكي تقضي على الاحتكارية ؟ ماذا فعلت الدولة لكي تبني سوقاً حرة محررة لها من القواعد الصارمة والأسس والمبادئ الوطنية التي تساعد في بناء اقتصاد قوي ؟ ماذا فعلت الدولة تجاه الصناعات الريفية المولدة للبطالة والدمرة لصحة الإنسان ؟ ماذا فعلت الدولة تجاه مستوردي اللحوم والمواد الغذائية الفاسدة ؟ أليست الدولة - المؤسسات - مسئولة مسئولية كاملة عن كل ما يجري ويدور على أراضينا ؟! إننا نشهد أن هناك طرفة في الأداء الحكومي بعد التغيير الأخير وبأن هناك قضايا شائكة وحلقت ملفوفة وإلباس الضيف جميعها ترتبط بأشخاص من الوزن الثقيل والأشد أسفاً أن تلك الأشخاص محسوبين على النظام من واقع المناصب القيادية الحزبية والبرلمانية والشعبية التي يتقلدها... إن الكثير ممن يؤمنون بأن القانون يحكم أعمال وتصرفات القاطنين من الشعب الذين لا يعملون وزناً من الناحية المالية والسلطوية، أما هؤلاء من أصحاب الخطوة من المال والجاه فلم يقدروهم الخاص بتغييرات الخاصة ، إنني أكتب ليس ما أحسن فحسب بل ما أعرف وآراء في العديد من العديد من المواضيع والمناسبات والمواقف ، إنني أدعو إلى تفعيل دور الدولة بكافة مؤسساتها وتفعيل دور مؤسسات العمل المدني الأخرى وبتب مبادئ حقوق المواطن بين الجميع ، إننا لسنا في وضع أوجع ما نكون صافين فيه في مثل هذا الوقت ، وعلى الجميع القيام بواجباته الوطنية ، وعلى المستثمرين ورجال الأعمال وصالحى السوق الجود أن يراعوا مصالحهم بغيره مصالح الطبقة الوسطى التي تكاثرت في وضع التراجع أحرر الجميع من مفية تاييب وهي وإضلال ذاكرة تلك الطبقة وعلى كافة أعضاء الطبقة الوسطى مقاومة مصالحهم ووجههم خارج دائرة العمل الفعالي ، وعلى وسائل الإعلام بتقلع وروية في تلميع رجال الأعمال مقابل إعلاناتهم يجب أن تكون الصحافة معتدلة تبحث عن الإعلانات بطريقة محترمة ولا تصيح بحمد رجل الأعمال حتى لو كان فاسداً ،

فهم الله الحق الأثير أن يصحح انحيازاً رقيقاً من ظروف قنصا وسيات  
أصوات

\*\*\*

لا يمكن خصص مياه النيل  
أكد الدكتور محمود أبو زيد  
وزير الموارد المائية والري عدم  
القبول بجمعة مصر من مياه  
النيل التي تبلغ ٥٥ مليار متر  
مكعب ، وأعلن الوزير  
قرب الانتهاء من  
الإستراتيجية الجديدة  
بشأن إيفار القناتين  
والشمسية لئول  
تحتل النيل ، وأتى  
قرار باتفاق على  
مشاريع جديدة  
تقدم دولتين على الأقل ولا تؤثر  
على أي دولة أخرى ،  
وقد صرح المهندس كمال على  
حمزة وزير الري السوداني بأن  
هناك تشويق وتوافق شام بين  
دول حوض النيل العشرة لتخطي  
مشاكل المياه والكهرباء  
واستغلال الحصر المقررة لكل  
دولة ، ولا تستفيل لينة  
إشارة إقرار تحالوي مؤسسين  
لجاء النيل لطيرة مثيرو دواع  
ذات منافع مشتركة بين الدول  
الواقعة في أعلى وأسفل النهر .

إننا لن نتجح الحكومة - أي حكومة - في بناء اقتصاد قوى ومتين إلا بإعادة دور الطبقة الوسطى التي نهارت وتاكلت وسطه وكام زلزال الإسمايلية المتوحشة التي لا ترحم لفة كانت الطبقة الوسطى إبان عصر الليبرالية الرومانسية هي صانعة الأحداث وصانعة برامج التنمية ومفكرة برنامج التطوير والتحديث . ومع ظهور عصر الإسمايلية التي إعتقت مبادئ الليبرالية الغربية وإتخذت منها ذباً وعقيدة تغيرت الأحوال وتجمدت الأحوال وصار رجال الأعمال يؤمنون بالسوق ويسجون بحمده نداء الليل وأطراف النهار ونسى هؤلاء أن هناك مسئوليات إجتماعية حقيقية يجب أن يشارك فيها الجميع .  
أمن هؤلاء بالسوق من جانب الربيع فقط . أما جانب الفسار فداشما وأبداً ما يتم الإصلاح الحكومة وموظفيها وقوانينها وغيرها واللائف الشديد لا يعلم هؤلاء أن انهيار الطبقة الوسطى ليس في صالح أعمالها على المستوى القريب ولا بعيد ، لقد شسى هؤلاء أن الإستثمار والشروعات والأعمال تحتاج إلى استثمارات تستوعبها تلك الأسواق في مجملها وغالبيتها أسواق محلية في ظل غيبة الأسواق الأجنبية وإحتياجها عن المنتجات المحلية ، والموال كيف يستطيع أعضاء الطبقة الوسطى (قائمة المجتمع) شراء تلك المنتجات لو لم يملك كل منهم أموالاً ، تلك الأموال بل أنها ناتجة من العمل فإذا لم يكن هذا العمل يقابل مجزئ لسد إحتياجات الموالن فمن يتقدم أي منهم لشراء أي شىء ، وعندها لن يستطيع الراسماليون الإستثمار في الإقتصاد فأما أن ما يتصوره لو لم يملك ذلك القاطنات بسيطة وسهلة وهي أن يقوم رجال الأعمال المستثمرين بتشغيل العمالة بمقابل جيد تستمر الدورة الإنتاجية والتسويقية هذه واحدة والأخرى قيام بعض المستثمرين والصناع بمحاولة السيطرة على السوق وتكوين كيانات مملقة لتقوم بعد ذلك ببعض الممارسات الإحتكارية التي تفسر المجتمع وصناعة جديد التصنيع ليست بعيدة وتفصيلها مازالت صالحة في الأطلال ومازالت صناعة التثقيب والبناء محببة بالشأن الذي نتيجته كل الممارسات وفي جانب الدولة باتخاذ إجراء إيجابي وتم إلغاء رسوم الإغراق على العديد من الأوزمة من الخارج حتى تم إستيراده للقضاء على الأزمة والغريب في الأمر أن الشحنت الواردة أو المفروضة أن ترد لم تصل حتى الآن والسبب مجهول ، وكذلك قصة اللحوم السودانية التي تأخرت كثيراً في دخول البلاد وتم وضع العارقل أمامها كثيراً حتى يأس الجميع من إمكانية نجاح تلك الصفقة لا شىء إلا لعدم الثقة في الإجراءات والتدابير الحكومية المضادة للإجراءات والتدابير الرأسمالية المتوحشة . إنني على ثقة ويقين بأن هناك أيدي خفية كان من مصلحة إلغاء تلك الشحنت ونسف هذا الإتفاق من الأساس والهدف لا يحتاج إلى دراسة بل الهدف هو الحفاظ على مراكز إحتكارية معلومة للجميع ولولا تدخل الحكومة على أعلى المستويات لفعلت تلك الصفقة تماماً ولولا أن تلك الصفقة كانت موضع إهتمام رجال الإعلام والصحافة لما تمت تلك الصفقة مثلما قتل العديد والعديد من المشرورات التي كان مخططاً لها أن تصب في مصلحة الشعب المظلمون بداية ونهاية ، إن

## تتصدى لها جمعية أهلية بالمعدية



تعتبر مشكلة تلوث خليج أبو قير أحد الأولويات الثلاثة الناتجة عن المؤتمر الختامي لبرنامج الحوار المجتمعي الذي تنفذه جمعية الموارد البشرية والبيئية برئاسة الأستاذة/ نعمة سنيور بالتعاون مع جمعية أصدقاء البيئة ومركز خدمات المنظمات غير الحكومية.

ونظراً لأهمية القضية لهذه القضية قد توجهت ممثلة إلتزاميونال للمختصين والمهتمين بالقضية لتسليط الضوء عليها.

★ وقد توجهنا بالسؤال الأول للأستاذة/ نعمة سنيور رئيس مجلس إدارة الجمعية .

من المتسبب في تلوث الخليج ؟

وقد أشارت بالإشارة إلى قضية تلوث خليج أبو قير من أهم القضايا التي يعاني منها المجتمع الإسكندري والبحيري وخاصة أهالي قرية المعدية ومن أكبر الشركات التي تقوم بصرف مخلفاتها على خليج أبو قير:

1- شركة أبو قير للأسمدة والصناعات الكيماوية

- تشيخ الشركة حوالي ٢٠٠٠٠ / الميوم من السفن العاملة التي تنتمي على مستويات مرتفعة من الملوثات BOD وكذلك الأمونيا والصود الصلبة المعاللة كما تحتوي الأمونيا على البسوليم المعكس على الكيماويات المستخدمة في معالجة المياه الداخلة يخرج من الشركة غاز الأمونيا الذي ينتشر في الهواء ويؤثر على النباتات والحيوانات المائية وكذلك التلوث الهوائي وغاز ثاني أكسيد النتروجين.

2- الشركة الأهلية للأوق

تبلغ المخلفات السائلة حوالي ٤٥ ألف م<sup>3</sup> اليوم يتم صرفها إلى خليج أبو قير يمر بصرف المياه العذبة وتحتوي على تركيزات عالية من الصود الصلبة المعاللة والراسبة كما توجد وحده لمعالجة مياه الصرف الصحي.

3- شركة لها لأغذية المصنوعة

تتسبب في مصرف الأمونيا تركيزات عالية من المواد الصلبة والراسية والذرهون والزيوت ومواد عضوية تحتوي على نسبة كبيرة من السكر والنشا.

4- الشركة الشرقية لكتاني والشركة العربية لنقل والتسليم

تستخدم الأحماض والقلوويات والزيوت والأملاح في عمليات التجهيز ويتم الصرف إلى شبكة المجاري العفوية وجريت إلى مصرف زراعي إلى مصرف العامية ومنه إلى خليج أبو قير. وليس فقط هذه الشركات الذين يتم صرف مخلفاتهم على الخليج بل عثرون آخرون.

.. ومحارة من الجمعية لحل هذه المشكلة تلقت دعوة إعلامية لتحليل هذه القضية وقد أدار الندوة الأستاذة الكيماوي/ نهيل عثمان ميد الوحات حاصل على ماجستير في موضوع تلوث خليج أبو قير - والذي أشار إلى أن مخلفات الشركات الواقعة بأبي قير تصب صرفها بصرف العامية والذي يصب في خليج أبو قير من خلال



التوزيع المكاني للتلوث في وأب قير (ميكرو جرام لكل جرام جاف)

خليج أبو قير

الموجودة بكفر الدوان من خلال مصرف العامية وفي النهاية تصب جميعها بخليج أبو قير.

وكل هذا في المياه بجانب تلوث الهواء بفعل الأمونيا الصام الذي أدى إلى ظهور حالات متفشية محمية بالفضل الكلوي وسرطان الرئة وماشبه ذلك من تدهور لدى أفراد المنطقة المصيبة إما من رائحة حرق قش الأرز ورائحة المبيدات ورائحة الغاز كل هذه الروائح تدهت في الجو وبذلك تعتبر هذه الشركات مصدر للتلوث جزءاً كبيراً لذلك لابد من وقفة مع تلك الشركات لتوقيف أوضاعها والحد من هذا التلوث الذي يسبب إلى تدمير المنطقة.

.. ولكن لابد أن نتوجه لسماح رأى أحد الأجهزة الحكومية بالمتميز بهذه القضية فتوجهنا بالسؤال الأستاذة/ صام هشام ممثل من جهاز شئون البيئة والأشرف بالإبلى. إنشا كياناً تأسسية المصانع الموجودة لدينا سلاح ذو حدين لماوكية التكنولوجيا وفي نفس الوقت تتسبب تلوث الهواء والماء ولكن يقوم جهاز شئون البيئة بمجهودات كبيرة لحد من التلوث بمعاملة تلوث من هذه الشركات

بصورة مستمرة وعمل دراسة تقييم للأثر البيئي وإعطاء فرصة للشركة لتفريق أوضاعها وتعديل الوضع الراهن خلال ٦٠ يوم من الزيارة وإذا لم يتم توفيق أوضاعها سيتم رفع الموضوع للادارة والفرامة أعضاء مجلس إدارة الشركة.

وهذه أسئلة لأحد أهالي قرية المعدية ( نهيل الصليبي) ماهي الأضرار الناتجة والمترتبة على تلوث خليج أبو قير والتي يعاني منها أهالي القرية؟

يبتلأ إلى طفل في مياه البحر تظهر عليه بعض الأمراض ولعل أهمها حساسية العين والتي تظهر بشكل واضح

- تتسبب في تلوث وموت آلاف الأطنان من الأسماك. - تصيب الملوثات الناتجة من هذه الشركات الواقعة على خليج أبو قير في حوث المغذى سواء وإن المرأة والطفل أكثر تعرضاً لملوثات البيئة أكثر من الرجال فنجب علينا معالجة الملوثات حتى نحمل أطفالنا.

كما أشار رئيس المجلس المحلي لمركز إدكو لأبلى:

بان المصرف المغذى لمعدية إدكو تقع على الشركات المصنعة وأنه سيبدأ شبكة صرف صحي سوف تصرف على البحيرة وبالتالي ستكون البحيرة مستنقذ لحرف جميع مخلفات البحر من مخلفات الشركات ومخلفات المصنوع والزرابي والمصرف الصحي وكل ذلك يسبب ذلك التلوث ولذلك أطلب أن تكون هناك شواهد توعية لكل أفراد المجتمع لتسويق ضد هذا التلوث.

وقد وجهت السؤال هام إلى المستشار/ محمد عبد العزيز الجندى رئيس مجلس إدارة جمعية أصدقاء البيئة ماهو دور الجمعيات الأهلية لحل

التلوث؟ ماهو دور الجمعيات الأهلية لحل التلوث؟ ماهو دور الجمعيات الأهلية لحل التلوث؟ ماهو دور الجمعيات الأهلية لحل التلوث؟

قضية تلوث مياه خليج أبو قير ؟

أشار إلى أن كل الناس تتخلفس الهواء والملوثات الأخرى التي موت من الشركات وذلك إلى موت الشباب في سن ٢٠-٣٠ سنة وهذه حقيقة البيئة التي نعيشها ولكن لابد أن تتدخل جميع الجمعيات الأهلية العاملة في مجال البيئة وهم حوالي ١٢ جمعية لحل هذه المشكلة مع المسؤولين القانونيين أعطى الحق للجمعيات بأن تلجأ للفرامة على من يضر بالبيئة للفرامة على صحة أفراد المجتمع. وقبل ختام تحليل القضية درجت بسؤال هام لتسليط الضوء على الأضرار الناتجة من هذا التلوث للدكتور/ أحمد مسام الأمين العام لجمعية الصناعات والبيئة وه:

ماهو تأثير التلوث البحري بالفضلات الشظيلة على صحة الإنسان؟

بالفحص الميكروبي وخاصة في صورته الضوئية يؤثر على الكروموسومات والجنات والأجنة ويحدث اضطراب في الصفات الوراثية وفي النشاط الخلوي ويسبب إعتياد سام مسرطنة، الكاديوم له تأثير سام على الكائنات الحية ويترافق بها ويؤثر على الغطاء ويجعلها هشة وقابلة للكسر، الرصاص له تأثير حد وثار على الإنسان حيث يؤثر على أجهزة

الإنسان؟ ماهو دور الجمعيات الأهلية لحل التلوث؟ ماهو دور الجمعيات الأهلية لحل التلوث؟ ماهو دور الجمعيات الأهلية لحل التلوث؟



## شعوب البحر المتوسط

### "دراسات تجميعية و أسئلة مستقبلية"

تقديم: ولاء حمزة

\* اللواء عبد السلام المحجوب وعضو وإعازة بمبادرة البحر المتوسط.

\* مشروع الأستاذ كروبيزي نقطة انطلاق كل الأبحاث عن المؤشرات الجينية والناشئة.

إنطلاقاً من كون شعوب البحر المتوسط التي لا شك أنها أثرت في العالم بخصارتها إنما منذ عصور ما قبل التاريخ والتي لها طابعها التسميت بخصوصيات تميزها عن بقية شعوب العالم وتشترك في صفات لا جدال في أنها تنفع سكان دول شمال وجنوب المتوسط في منظومة سكانية رافعة لم تتكرر بين كل دول العالم... من هذا المنطلق نظمت مكتبة الإسكندرية في الفترة ٢ - ٤ أكتوبر ٢٠٠٩ مؤتمراً بعنوان لشعوب البحر المتوسط (دراسات تجميعية وأسئلة مستقبلية) وذلك بالتعاون مع محافظة الإسكندرية ومحافظة ميني - بيرينيه بفرنسا.

عن المؤشرات الجينية والناشئة وعن التزاوج الجيني لبعض الشعوب الرحل أما سكتي الواحشات وعن المصالحات الباثولوجية ذات الأثر الحاسم في تحول بعض الهجرات بشكل وسيطل بشكل موضوع فخر واعتزاز ليس فحسب لصاحبه الأستاذ كروبيزي (من جامعة بول ساينيه - بتولوز "فرنسا") وإنما لكل الباحثين المرموقين الذين لمواهم لتحقيق هذا ما أكدوه وأشار إليه د. عبد الله حيث قال إن هذا المشروع العظيم جدير بتقديرنا وإعترافنا بما قلنا ولقد من واقع وحقائق ملموسة وقابلة للقياس الإحصائي ولما شكله من دليل دامع عند كل مدارات التميز أو التفرقة بين شعوب البحر المتوسط... وبذلك فإن عرض البحر المتوسط كان وسيظل كما دأب مجالاً للتفاعل الحي والنام بين قاطنتي منطقة.

#### على هامش المؤتمر

تزامن مع المؤتمر حفلاً موسيقياً لأعمال مؤسستين وفنل وغيرهم حيث قدمت الحفل الفنانة الفرنسية ساندري تولى على آلة العود والمزاة المصرية منة محي الدين علي آلة الهارب بالاشتراك مع أوركسترا مكتبة الإسكندرية بقيادة المايسترو شريف محي الدين ذلك بإقامة موسيقى بقاعة المؤتمرات بالمكتبة.

ومن هنا يتضح لنا أهمية إيفاد هذا المؤتمر الذي أتاح فرصة اللقاء بعدد من الفرق العلمية المختصة في الأسس والمنهجية للعمل سواء من ذوي الصلة بالأسئلة وأسئلة الحياة بالمتخصصين في العلوم والآثار التي تتطلب معالجة موسيقي في السنوات الأخيرة إن شاء الله من يراعي إلى التوصل لتفاهات متجانسة وواضحة حول الاختلافات والاقتران في التفاعل والجينات والثقافة في منطقة حوض البحر المتوسط.



التميز الفريد للمؤتمر ونقطة انطلاق كل الأبحاث

في الجلسة الافتتاحية للمؤتمر تحدث د. محمد عبد الله ورئيس جامعة الإسكندرية وأكد في كلمته على التميز الذي ينفرد به هذا المؤتمر في البعد العالمي نظراً لما يتخفف عنه من نتائج بالغة الأهمية وإيضاحاً لتمييز الباحثين والمشاركين في هذا المؤتمر ومن جهة أخرى يسبب تشجيع وحدة المصالحات المطروحة التي يتم من خلالها تطبيق أحدث العلوم المتجددة كالأنثروبولوجيا الجغرافية وتاريخ الأعراق والأنثروبولوجيا البيولوجية وكذلك أحدث مناهج التحليل الإحصائي.

على هذا النحو استطاعت هذه الإسكندرية أن توضح علاقات التفرقة بين البناء الجيني لسكان البحر المتوسط والجين العوامل الجغرافية والثقافية الأمر الذي سمح بتقديم صورة شاملة تجمع فيها كل العناصر الجينية الخاصة بهذه السكان وأوضح د. عبد الله أن الباحثين الذين يقدمون في إطار هذا المؤتمر نتائج بحوثهم يلهمون من غير شك إلى اكتشاف الجذور الأولى لحركة السكان في البحر المتوسط من خلال حركات الهجرة وأثر الألفية على السكان.

فضل الأستاذ كروبيزي وموضوع التزاوج الجيني

إن المشروع الذي كان نقطة انطلاق لكل هذه البحوث

محميد كيبس بين مصر وبعض بلدان المغرب العربي وذلك من أجل زيادة تفهم التاريخ السكاني وتلك البقعة من العالم.

#### في إطار ثقافية التزاوج

وعلى الجانب الآخر أوضح المحجوب في كلمته إلى الجهود التي تمت في إطار إثنوغرافية التمازج بين مصالفة الإسكندرية ومحافظة الميني - بيرينيه بفرنسا في ١٢ مايو ٢٠٠٩ في مختلف المجالات منها المجال الزراعي وهذا أسهم الإقليم في إنشاء القسم الفلوراكتوني بكلية الزراعة - جامعة الإسكندرية وإيضاحاً في المجال العلمي حيث تم تبادل الآراء والإستفادة من خبرات الجانب الفرنسي ويتم التعاون بين مركز المنهجيات بجامعة الإسكندرية ومركز المنهجيات بجامعة بتولوز هذا بالإضافة إلى التعاون في المجال الثقافي والميداني لتفعيل الإثنوغرافية بين مصالفة الإسكندرية وإقليم ميني - بيرينيه.

وفي ختام كلمة سيادته رحب المحجوب بالضيوف الأفاضل والوفود المرافقة لهم وأعرب عن سعادت بهذا التجمع في مكتبة الإسكندرية وبوجهة الثقافة الجديدة التي فتحتها مكتبة الإسكندرية على منطقة الميني - بيرينيه مع تهيئةها بإعداد التعاون مستقبلاً بإذن الله خدمة لثقافتنا المشتركة وثقافتنا المعاصرة.

والأهمية هذا المؤتمر تشرف بالحضور كلا من: السيد/ مارتين مالفو (رئيس المجلس الإقليمي لوسط منطقة ميني - بيرينيه بفرنسا) وسعادة المفصل لويس بلان (قنصل عام جمهورية فرنسا - بالإسكندرية) والسيد/ جون فرانسوا سوتروه (رئيس جامعة بول ساينيه - بتولوز) والسيد اللواء محمد عبد السلام المحجوب (محافظة الإسكندرية) والأستاذ الدكتور محمد عبد الله (رئيس جامعة الإسكندرية) والأستاذ الدكتور/ يحيى سليم زكي رئيس قطاع الشؤون الأكاديمية والثقافية بالمكتبة.

في خلال المؤتمر تم مناقشة عدد من الموضوعات التي تتعلق بالتنوع الثقافي والجيني والانساني لشعوب القاطنة بمنطقة حوض البحر المتوسط حيث شارك في المؤتمر أكثر من ٧٠ من المتخصصين في علوم الإنسان والتاريخ والجغرافيا والمعلوم الجينية.

#### المحجوب وتوحيد الشعوب

لقد أكد اللواء محمد عبد السلام المحجوب (محافظة الإسكندرية) أن الإسكندرية بمجالها تنوعاً ومكتبتها ثواهل جهودها لتفعيل الإثنوغرافية - الإسكندرية - إقليم الميني - بيرينيه بفرنسا والتي أبرمت في مايو عام ٢٠٠٩ م والتي تركز على التعاون الطرقي في مختلف المجالات خاصة مجال الفداء والزراعة بالإضافة للتعاون الثقافي والميداني.

وقد أشار في كلمته التي ألقاها خلال المؤتمر أن الإسكندرية منارة البحر المتوسط حيث أن هذا المؤتمر ناشئ على أصل الجنس البشري وتطوره وأعماله وعاداته ومعتقداته في تلك المنطقة المتميزة من العالم... ونجاح هذا المؤتمر يرجع إلى فضل جهود المركز القومي للبحوث والعلوم بفرنسا ومحافظة ميني - بيرينيه حيث تم إرساء قواعد التعاون على



# عرسان البحرية



تم بحمد الله زفاف  
الآنسة نهى جابر (بكالوريوس النقل الدولي)  
كريمة رجل الأعمال جابر مختار. على  
النقيب بحري أمير عبد العزيز نجل الأستاذ  
مهندس / محمد عبد العزيز مدير عام  
الزراعة.

وذلك ببنق جرين بلازا (القاعة  
الزهور)

وقد حضر الحفل لفيث من رجال الأعمال  
وقيادات القوات البحرية والاسرتيين واصدقاء  
العريس والعروس.

والواء / عاصم السيد احمد

واسرة تحرير المجلة يمنون

العروسين واسرتهما

وبالرفاء وبالعريس.



## وداد شلبي تتقدم بخالص التهنئة إلى

الأستاذ الدكتور محمد السعيد الدقاق

بنقة الرئيس القائد

### محمد حسني مبارك

زعيم الحزب الوطني الديمقراطي (حفظه الله)

بإختياره (أمين عام الحزب الوطني للإسكندرية

وتنضم أعضاء هيئة المكتب الأستاذة

الكيميائي / محمد عبد الله الأمين العام المساعد وأمين التنظيم

الأستاذة / عسوف همام الأمين العام المساعد

الأستاذة / طلعت ناصر (أمين الصندوق

و بهاء عطا سليمان أمين الفلاحيين و خالد أبو النصر والدكتور / يسرى زكريا أمين المهنين

ومحمد صبرى أمين الشباب والأستاذة الدكتور / هبة الكاشف (مينة المرأة

والدكتور / شبل بدران (أمين التثقيف و خالد أحمد خيرى أمين العضوية

و فتحي عبد اللطيف أمين العمال

والتأنيان عبد المنعم راضى و نادر صبحي

تمنية لعم دواى التوفيق والنجاح

## كما تتقدم بخالص التهنئة إلى الأستاذة

محمد مصيلحى أمين قسم باب شرق

أحمد عمار أمين قسم المبانى

و هشام التركى أمين العطارين و ناهد المانكى (أمين الجمره

والصافي عبد العال الصغير أمين قسم ميناء البصل

بالقة الغالية متمنية لعم دواى التوفيق لخدمة مصرنا الغالية ..

ومحافظه الإسكندرية فى ظل لياذة

الواء / محمد عبد السلام المحجوب

محافظه الإسكندرية.

وتوجه الشكر إلى الأمناء السابقين الذين أدوا واجبهم نحو وطنهم

وتخص المهندس / عادل فتح الله والأستاذة / على الجداوى

وكذلك أمين عام الحزب وأعضاء المكتب السياسى

برئاسة الدكتور / محمد الفيومى عميد كلية التجارة

تمنية للجميع التوفيق لخدمة مصرنا الغالية وحرزنا القاد.



الشركة الوطنية للتجارة والاستثمار

مقرها: ١٠٠ شارع النخلة - القاهرة

NATIONAL SHIPPING & INVESTMENT CO.

١٩٥٩ - ١٩٦٠

رئيس الشركة: د. محمد مصطفى - مدير عام: د. محمد مصطفى - مدير عام: د. محمد مصطفى

إدارة الشركة: د. محمد مصطفى - إدارة الشركة: د. محمد مصطفى - إدارة الشركة: د. محمد مصطفى



مقر الشركة:

مقر الشركة: د. محمد مصطفى - مدير عام: د. محمد مصطفى - مدير عام: د. محمد مصطفى

مقر الشركة: د. محمد مصطفى - مدير عام: د. محمد مصطفى - مدير عام: د. محمد مصطفى

مقر الشركة: د. محمد مصطفى - مدير عام: د. محمد مصطفى - مدير عام: د. محمد مصطفى





# Barwil Egytrans



## SERVING ALL OVER THE WORLD



中海集装箱运输有限公司  
CHINA SHIPPING CONTAINER LINES CO., LTD.

FAR EAST & SOUTH EAST ASIA  
& WEST EAST COAST



EAST COAST USA



EAST AFRICA & WEST AFRICA

**BULCON**



NAVIGATION MARITIME  
BULGARE, VARNNA



EUROPE, MEDITERRANEAN  
& MIDDLE EAST



SEAMATES  
INDIA & CHINA



**BVQI**

**Certificate of Approval**  
(Issued to)

BARWIL EGYPTIAN COMPANY, EGYPT

*Barwil Egytrans Quality International certifies that the Quality Management System of the above supplier has been assessed and found to be in accordance with the requirements of the quality standards detailed below:*

QUALITY STANDARDS: ISO 9001:2000

SCOPE OF SUPPLY: SHIPMENT OF SHIPPING AGENTS SERVICES & RELATED ACTIVITIES

Original approval date: 19/12/2000

*Subject to the continued satisfactory operation of the supplier's Quality Management System, this Certificate is valid for a period of three years from:*

Date: 05/01/2003

100

Certificate No. 76070

The special Identification Mark indicates accreditation in respect of those activities covered by the accreditation certificate number 76070

ALEXANDRIA HEAD OFFICE: B14M

TEL: 20-3-4343510

FAX: 20-3-4869555

ALX: 55741

TEL: 20-3-4343510

FAX: 20-3-4869555

TLX: 55741 BARGY UN

e-mail: barwil.alexandria@barwil.com  
website: www.barwil-egytrans.com  
www.barwil.com



# Barwil Egytrans

# مجتمع إترناشيونال

العروس/ لمياء عصام الدين  
كلية الدراسات الإسلامية  
العريس / إسلام السيد  
شركة مالتى إكسبورت  
للحلاقة  
تم بحمد الله حفل زفاف يوم  
الأربعاء ٢٠٠٤/٩/٢٢  
بقاعة اليافقيون بانطونيلاس  
والعروس ابنة الزميلة  
كريمة العاني بالفرقة  
التجارية  
وأسمرة الغرفة تهنئي  
العروسين وتتمنى لهم حياة  
سعيدة



## تهانى إترناشيونال

أسرة تحرير المجلة  
تهنئ

الدكتورة / إيمان صالح عبد الفتاح  
بمصولها على رسالة الدكتوراه فى  
إدارة الأعمال بكلية التجارة  
ببورسعيد بجامعة قناة السويس  
ألف مبروك مع مزيد من التقدم  
والإندهار



أسرة تحرير المجلة  
وميادة محمود  
بهنئون

الفيزيائى توحيد هاشم  
لتعيينه مديدا بكلية العلوم  
جامعة الأزهر وتتمنى  
لسيادته كل نجاح وتقدم

### عيد ميلاد سعيد



محمد رمضان الهيميزى



أجمل وأرق التهانى  
بعيد الميلاد الثانى  
محمد وأثل عفيفى



أجمل وأرق التهانى للأمورة  
شيرين وأثل عفيفى  
بإطفاء الشمعة الأولى

### مبروك النجاح

تهنئة بالنجاح لمحمد  
هاجر أبو شعبان لثقلوة  
الدراسى فى المدرسة  
الأمريكية بأبو ظبى  
من جدته



## سياحة

### وفنادق

#### الخدمة الفريدة

#### يفندق مريديان هليوبوليس

تحت شعار "نحن نهتم بأق التفاصيل" وفى إطار  
التجديد الدائم الذى يتميز به مريديان هليوبوليس  
لتوفير الراحة لرجال الأعمال وضيوف الإقامة بقصد  
التربية، يقول "محمد إدريس" مدير إدارة التسويق  
والمبيعات،

إن الفندق يقدم خدمة فريدة من نوعها بمصر وهى  
خدمة "البوتلر" (Butler Service)، إن أول ما يتبادر إلى  
الأذهان عندما نقول "بوتلر" فى إنجلترا حيث نشأت هذه  
الخدمة فى التصوير ومخذ كبير الأعيان وتمولت من فن  
حقيقي إلى خدمة فندقية فائقة.

طالع "البوتلر" بفندق مريديان هليوبوليس مغرب على  
أعلى مستوى فندقى حيث الإمتياز بالنزول على مدار  
الساعة، ويتلقى فريق "البوتلر" سفوحا تدريب مكثف من  
مؤسسة إنجليزية متخصصة،

Guild of professional English Butler Institute

نزلاء "الرويال كلوب" يتلقون هذه الخدمة المتميزة من  
الإستقبال الخاص يبدأ من المطار حتى المغادرة  
بالإضافة إلى خدمات ومزايا مجانية فى الغرف والأجنحة  
بالرويال كلوب، "زجاجة مياه معدنية، مياه فوارية وباقات  
من ذواكه الموسم، بوفيه إفطار بمائدة الإفطار الخاصة،  
عصائر ومشروبات ساخنة على مدار الساعة، بوجيا  
"ساعة سعيدة" Happy Hour بيهو الطابق، كى بدلة /

فستان عند الوصول، خدمة سكرتارية، قاعة خاصة بالطابق وتاكسيه حجز تذاكر الطيران،  
هذا إلى جانب خدمة الإنترنت السريع بجمعية الغرف والأجنحة بمرمرة / جيها طاقم "الرويال كلوب"  
يسهر من أجل تحقيق أكبر سهيلات للضيف حيث الخصوصية التامة لكى يتفرغ الضيف تماما لمهام  
عمله والإستمتاع بزيارة مصر.  
ويظهر فى الصورة "محمد إدريس" مدير إدارة التسويق والمبيعات.

### "مهرجان المانجو" مريديان هليوبوليس



حاليا وبجميع المطاعم يقدم مريديان هليوبوليس  
مهرجان المانجو حيث يستمتع فزائه وزواره  
بأطعم أنواع الملو المصنوعة من المانجو الطازجة  
والمشروبات المعبأة بالمشروبات خصبيا من  
الشيف بلمست جديدة لإرضاء جميع الأذواق.  
ويظهر فى الصورة "أمجد يوسف" نائب مدير إدارة  
الأغذية والمشروبات مع "نوبادول" الشيف  
التنفيذى أثناء إستعدادات المهرجان

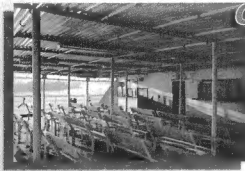
# كليوباترا نايفيشن لاين

## CLEOPATRA NAVIGATION LINE

عبارة القن الحادى والعشرين

ولؤلؤة البحر الأحمر

كليوباترا



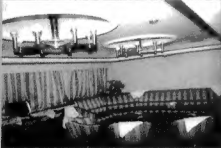
السطح



مطعم الدرجة الثانية



CLEOPATRALINES



V.I.P سالون



مطعم الدرجة الأولى



الدرجة الأولى الممتازة



كافيتريا الدرجة الأولى



بولمان

الوكيل العام بجمهورية مصر العربية

٢٨ شارع صبرى أبو علم ميدان طلعت حرب - القاهرة

تليفون ٢٨٢٠٠٧ - ٢٨٢٠٢٢ - ٢٨٢٠٣٨٣١ - فاكس ٢٨٢٠٣٨٣١

الوكيل العام بالمملكة العربية السعودية

ص.ب. شارع الميناء - مركز الميناء التجاري ٢١٧١١٢٢ - ٢١٧١١٢٢ - ٢١٧١١٢٢

فاكس ٢١٧١١٢٢ - تليفون ٢١٧١١٢٢ - ٢١٧١١٢٢ - ٢١٧١١٢٢

الطابق ٢١٧١١٢٢ فاكس ٢١٧١١٢٢ - التليفون ٢١٧١١٢٢ - فاكس ٢١٧١١٢٢

الهيئة العامة - فاكس ٢١٧١١٢٢ - ٢١٧١١٢٢



سفنكس للتوكيلات الملاحية  
SPHINX SHIPPING AGENCIES

عبارة الصفوة - ٣ تقاطع شارعى الجيش ومططفى كامل  
حرب ١٢٢٢ - بورسعيد

تليفون ٢٠٠٢٢٢٢٢٢٢٢٢٢ - فاكس ٢٠٠٢٢٢٢٢٢٢٢٢٢

E. mail sphinx @ port - said . com



INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.  
الشركة الدولية للملاحة والشحن



# WE CARRY YOUR CONFIDENCE

## INTERNATIONAL SHIPPING & TRANSPORT CO.

### E.S.Co

#### ARAB REPUBLIC OF EGYPT

*The pulse of goods  
around the world, all  
day and all night*

With the largest fleet of  
container ships connected  
to a worldwide network  
of trucks and trains,  
APL can be relied on to  
move your goods  
around the world

#### Dubai Regional Office:

Telephone: (01) 521304

#### Sokhna Port Office:

Sokhna Port, Suez, Egypt

Tel.: +2062-710060

Fax: +2062-710061

#### Port Said Office:

21, Al Gabrty St.

Tel: 2-(066)- 352940, 352941

352942

Fax: 2- (066)- 352943

#### Cairo Office:

5, Farid St., Heliopolis

Tel: 2-(02)- 4141590, 4141591

4141592, 4141593

Fax: 2-(02)- 4141885

#### Alexandria Office:

10, Romanian Museum St.,

Al Messalah- Attareen

Tel.: 2-(03)- 4809015 (5 lines)

Fax: 2-(03)- 4805786

